

MESTRADO EM RISCOS, CIDADES E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO  
PREVENÇÃO DE RISCOS E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO

# O meandro de Monte Meão no território do Alto Douro: barcas de passagem e organização do espaço

Fábio Rafael Reis Póvoas

**M**

2018



**Fábio Rafael Reis Póvoas**

# O meandro de Monte Meão no território do Alto Douro: barcas de passagem e organização do espaço

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Riscos, Cidades e  
Ordenamento do Território

orientada pelo Prof. Doutor. João Carlos dos Santos Garcia  
e coorientada pela Prof. Doutora. Laura Maria Pinheiro Machado Soares

Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Setembro de 2018

# O meandro de Monte Meão no território do Alto Douro: barcas de passagem e organização do espaço

Fábio Rafael Reis Póvoas

Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em Riscos, Cidades e

Ordenamento do Território

orientada pelo Prof. Doutor. João Carlos dos Santos Garcia

e coorientada pela Prof. Doutora. Laura Maria Pinheiro Machado Soares

## Membros do Júri

Professor Doutor José Ramiro Pimenta

Faculdade de Letras. - Universidade do Porto

Professora Doutora Elsa Pacheco

Faculdade de Letras. - Universidade do Porto

Professor Doutor João Carlos Garcia

Faculdade de Letras – Universidade do Porto

Classificação obtida: 18 valores

*Dedico esta dissertação à minha família, agradecendo-lhe o seu especial apoio e motivação, estando sempre disponíveis para me incentivar. E a todos os meus amigos que me ajudaram ao longo destes 5 anos.*



# Sumário

## Índice

Agradecimentos.....	6
Resumo.....	8
Abstract .....	9
Índice de ilustrações .....	10
Introdução .....	11
Fontes e Estudos.....	12
Metodologias e Técnicas .....	15
Estrutura do trabalho .....	16
Capítulo 1. Monte Meão no Douro Superior.....	18
1.1. Contexto climático e morfo-estrutural .....	18
1.2. Povoamento e população.....	23
Capítulo 2. As redes de transportes .....	30
2.1. O Transporte Fluvial .....	30
2.2. O Transporte Ferroviário.....	33
2.3. A Rede Rodoviária.....	37
Capítulo 3. As barcas de passagem .....	40
3.1. As barcas do Tua ao Pocinho .....	42
3.2. As barcas de Monte Meão.....	48
3.3. As Posturas das Barcas.....	50
3.4. As Barcas da Câmara de Moncorvo .....	54
a) A Barca da Cadima ou Telhada.....	54
b) Barca do Saião .....	58
c) Barca da Foz do Sabor .....	61
d) Barca da Bouça ou Barca Velha .....	67
e) Barca do Pocinho .....	70
Considerações finais.....	75
Bibliografia .....	78

## **Declaração de honra**

Declaro que o presente relatório é de minha autoria e não foi utilizado previamente noutro curso ou unidade curricular, desta ou de outra instituição. As referências a outros autores (afirmações, ideias, pensamentos) respeitam escrupulosamente as regras da atribuição, e encontram-se devidamente indicadas no texto e nas referências bibliográficas, de acordo com as normas de referenciação. Tenho consciência de que a prática de plágio e auto-plágio constitui um ilícito académico.

Porto, 10 de dezembro de 2018

Fábio Rafael Reis Póvoas

## **Agradecimentos**

Para a elaboração desta tese de Mestrado tive, felizmente, o apoio e a ajuda de muitas pessoas.

Agradeço ao meu orientador e professor Dr. João Carlos dos Santos Garcia, por todo o apoio que me deu na realização da tese de Mestrado, na pesquisa de matéria, desde livros, mapas, bem como pelos seus conselhos e as viagens de estudo feitas à área de estudo assim como a correção da respectiva tese.

Agradecer ainda à minha coorientadora e professora Dra. Laura Maria Pinheiro Machado Soares, por toda a atenção disponibilizada e, sobretudo a grande ajuda na realização dos mapas em formato ArcGis, e na disponibilização de material cartográfico, assim como o apoio que me deu e na respectiva correção da tese. Um enorme obrigado aos dois senhores professores.

Agradecer ao Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo, em particular à Dra. Maria João Moita, ao Dr. Rui Leonardo e Dra. Paula pelo fornecimento das Actas da Câmara Municipal e Autos de Arrematação e pela atenção disponibilizada, e não esquecendo os restantes membros da Biblioteca Municipal de Torre de Moncorvo.

Para os inquéritos que foram realizados, agradeço às pessoas que se predispuseram a responder aos mesmos.

Um muito obrigado à minha família, por tudo o que têm feito por mim e por me ajudarem a realizar os meus sonhos.

E por último agradecer aos meus amigos, que me acompanharam ao longo do meu percurso académico: Guilherme Silva, Pedro Inácio, Joel Santos, Márcio Ferreira, Pedro Fernandes, Sandra Moutinho, Marta Dias, Joana Teixeira, Joana Faria e Jéssica Teixeira.

## **Resumo**

A presente dissertação de Mestrado visa mostrar a evolução dos transportes, essencialmente das barcas de passagem particularmente na Idade Contemporânea, nos concelhos de Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo, pertencentes à Região Demarcada do Douro. O nosso principal foco neste trabalho será o Meandro do Monte Meão e as cinco Barcas de passagem, que se localizavam perto deste e, que estas barcas ligavam as margens do Rio Douro e do Rio Sabor, todas elas apresentam uma duração de vida diferente, mas durando essencialmente até meados do século XX, passando pessoas, animais e outras mercadorias, estas barcas vão articular-se com os meios de transporte que iremos abordar.

Mas para compreendermos as barcas de passagem e a sua distribuição, temos de abordar: o contexto físico e a sua relação com a distribuição do povoamento; como a região se desenvolveu ao longo dos séculos; o impacto que teve a destruição do Cachão da Valeira, nos finais do século XVIII, para a economia do Douro Superior, que se apresentava fechada e assente nas barcas de passagem e grandes feiras regionais.

Salientaremos ainda a articulação entre as barcas de passagem e o comboio - que quando chega em meados do século XIX a Portugal ajudou a mudar e melhorar as acessibilidades ao Douro Superior, mas teve impactos positivos e negativos - assim como com a rede rodoviária, tentando perceber como esta evoluiu desde o tempo dos romanos até à idade contemporânea. Na verdade, o surgimento do automóvel fez com que houvesse uma expansão da rede rodoviária em Portugal e também no Douro Superior, uma área com escassas acessibilidades, assistindo-se à construção de pontes entre as duas margens do rio Douro, que ditaram o fim das barcas de passagem.

**Palavras-chave:** Barcas de passagem, Vila Nova de Foz Coa, Torre de Moncorvo, Monte Meão.

## **Abstract**

This Master's dissertation aims to show the evolution of transport, mainly of the passing boats, particularly in the Contemporary Age, in the Douro Demarcated Region, mainly in the Monte Meão Meander and the five passing barges, which were located near this one, and that these barges connected the banks of the Douro River and the River Sabor, all of them have a different life span, but lasting essentially until the middle of the 20th century, passing people, animals and other merchandise, these boats will articulate with the modes of transportation that we will address.

But to understand the passage boats and their distribution, we must address: the physical context and its relationship with the distribution of settlement; how the region developed over the centuries; the impact of the destruction of Cachão da Valeira at the end of the 18th century on the economy of the Upper Douro, which was closed and based on boats and large regional fairs.

We will also highlight the articulation between the passage boats and the train - when it arrived in the mid-nineteenth century Portugal helped to change and improve access to the Upper Douro, but had positive and negative impacts - as well as the road network, trying to perceive as it evolved from the time of the Romans until the contemporary age. In fact, the emergence of automobile led to an expansion of the road network in Portugal and also in the Upper Douro, an area with scarce accessibility, with the construction of bridges between the two banks of the Douro river, which led to the end of the passing boats.

**Keywords:** Passage boats, Vila Nova de Foz Côa, Torre de Moncorvo, Monte Meão.

## Índice de ilustrações

Fig. 1– Enquadramento da área em estudo.....	11
Fig. 2 – Esquema da elaboração do trabalho.....	16
Fig. 3 – Variação da temperatura e precipitação.....	19
Fig. 4 – Exposição de vertentes.....	19
Fig. 5 – Condicionamento tectónico na morfologia da área em estudo. ....	20
Fig. 6 – Hipsometria e declives dos municípios em estudo. ....	21
Fig. 7 – Enquadramento geológico. ....	21
Fig. 8 – Repartição do Número de Fogos nas Paróquias existentes em 1758 na área em estudo . .....	21
Fig. 9 – Número de habitantes nas freguesias da área de estudo em 1864, 1920, 1960 e 2011..	29
Fig. 10 – Barcos rabelos.....	30
Fig. 11 – Barcas de Passagem. ....	40
Fig. 12 – Outras embarcações. ....	41
Fig. 13 – O Rio Douro em 1848, segundo o Barão de Forrester: entre o Tua e o Arnozello, inspirada na “Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro” .....	44
Fig. 14 – O Rio Douro em 1848, segundo o Barão de Forrester: entre a Ripança e a Telhada, inspirada na “Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro” .....	46
Fig. 15 – O Rio Douro em 1848, segundo o Barão de Forrester: entre a Telhada e o Pocinho, inspirada na “Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro. ....	46
Fig. 16. – Localização das principais barcas de passagem no Douro Transmontano.....	47
Fig. 17 – Barcas de passagem representadas na folha nº 129 da Carta Militar de Portugal.....	48
Fig. 18 – Localização e enquadramento da Barca do Cadima/Telhada. A. Folha n 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia.....	55
Fig. 19 – Localização e enquadramento da Barca de Saião. A. Folha n 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia .....	59
Fig. 20 – Localização e enquadramento da Barca de Foz do Sabor. A. Folhas nº 129 e 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia-.....	62
Fig. 21 – Feira de Moncorvo e tabela do Livro das Atas da Câmara 1940 – 1943. Caraterísticas gerais da Barca .....	66
Fig.22 – Localização e enquadramento da Barca Velha. A. Folha n 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia. ....	68
Fig.23 – Localização e enquadramento da Barca do Pocinho. A. Folha n 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia. ....	71



repartida entre quatro distritos: o concelho de Alijó pertence ao distrito de Vila Real, os concelhos de Carrazeda de Ansiães e de Torre de Moncorvo, ao distrito de Bragança, o concelho de Vila Nova de Foz Côa, ao distrito da Guarda e, por fim, o concelho de São João da Pesqueira, ao distrito de Viseu. Estas características fronteiriças podem explicar parte da importância deste pequeno espaço, que a densa rede de vias de comunicação sublinha.

## Fontes e Estudos

Para a realização deste estudo foram diversas as fontes de pesquisa, que se podem organizar em cinco tópicos. Em primeiro lugar destacamos a documentação manuscrita consultada no Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo, especialmente as séries correspondentes às Atas da Câmara Municipal, aos Livros de Autos de Arrematação e aos Livros de Registo de Editais. Em segundo, os dados estatísticos presentes nos Recenseamentos Gerais da População e em fontes anteriores, como as Memórias Paroquiais, de meados do século XVIII.

Em terceiro, a Cartografia de base e a temática, histórica e actual, que nos serviu de suporte para a elaboração das nossas próprias interpretações cartográficas. Destacamos a consulta dos mapas históricos de Lourenço d'Eça, *Carta Militar das Principais Estradas de Portugal* (1808) e do Barão de Forrester, *Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro* (1848) e o *Wine District* (1854). Já do século XX, a *Carta Itinerária de Portugal* (1930) e as duas edições (1944 e década de 1990 – série M888) das folhas da *Carta Militar de Portugal*, na escala de 1/25000: folhas 116 - Alijó; 128 - São João da Pesqueira; 129 - Seixo de Ansiães (Carrazeda de Ansiães) e 130 - Torre de Moncorvo. E a folha 11C - Torre de Moncorvo, da *Carta Geológica de Portugal*, na escala de 1/50.000, com a sua Notícia Explicativa (Silva, Rebelo, & Ribeiro, 1989), onde encontramos o estudo da geologia, litologia e tectónica existente na área abrangida pelos concelhos de Torre de Moncorvo e Carrazeda de Ansiães, que em parte justificam a escolha dos locais de passagem do Douro através das barcas. Na sua maioria, estes mapas e cartas militares foram convertidos em *ArcMap*.

Em quarto as fotografias, algumas antigas e outras mais recentes, recolhemos imagens de Emílio Biel, algumas incluídas na obra *O Douro*, de Manuel Monteiro, sobre a linha do Douro, no *blog Foz Coa Friends* e também fotografias da Família



Póvoas, de Ôlas. Durante as saídas de campo, em 2017/2018, tiramos também numerosas fotografias nos diversos locais das antigas passagens do Douro.

Em quinto, a imprensa nacional e regional, como a *Gazeta do Caminho-de-ferro* ou *O Transmontano* (1903-1905) e, por fim, as entrevistas que foram realizadas à população residente, particularmente, nas aldeias do Pocinho, Foz do Sabor, Lousa, Ôlas e Vilarinho da Castanheira.

Para a elaboração deste trabalho foi feita uma detalhada pesquisa bibliográfica em obras de referência e estudos, abarcando diversas áreas do saber: Geologia e Geomorfologia, Climatologia, Hidrologia, Biogeografia, História, Antropologia, Sociologia e trabalhos de vários ramos da Geografia humana, particularmente da Geografia da população, histórica, rural e dos transportes. Ainda que de qualidade desigual, de muita utilidade se revelaram os estudos regionais e locais.

Atendendo ao tema do nosso estudo, faremos alguns comentários mais detalhados sobre as obras consultadas que mais se relacionam com a evolução e organização do espaço do Alto Douro em função das três redes de transporte que servem a região, como é o caso, entre os estudos geográficos de *Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro* de Maria Helena Mesquita Pina (1996/7), onde a autora aborda o desenvolvimento das referidas redes.

No contexto do transporte fluvial foram consultadas diversas obras, salientando-se o trabalho de Oliveira & Costa (1996) sobre *Um manuscrito inédito sobre o Douro Superior em finais do século XVIII*, onde se apresenta um relatório de 1790 intitulado: “Descrição do Rio Douro para cima do Cachão da Valeira”, focando aspectos ligados à navegabilidade do Douro, designadamente os obstáculos, as barcas de passagem e também a economia da região: os produtos produzidos nesta região e as acessibilidades espaciais.

Pereira & Barros (2001) falam-nos da história da navegação no Douro e dos produtos escoados pelos barcos rabelos, assim como das barcas de passagem e os seus barqueiros. Também Teresa Soeiro (2003), em *Viver e saber fazer: tecnologia tradicional na Região do Douro. Estudos preliminares*, nos conta a história da navegação fluvial particularmente na Época Contemporânea, desde as obras de melhoria no Douro Superior às barcas de passagem, descrevendo o local onde estas se encontravam, os barqueiros, e as suas rivalidades ou os preços de passagem.

Sobre o transporte ferroviário, destacamos o trabalho de Abreu (2004) sobre *O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso*

*de Património Arqueológico Ferroviário a defender*. Neste estudo encontramos uma breve resenha da história da Linha do Douro, embora se debruce principalmente sobre a construção da ligação internacional a Espanha. Salientamos ainda o estudo de Pina (2003), que discute *Alguns reflexos da implantação do caminho-de-ferro no Alto Douro no final do século XIX*, refletindo sobre os aspetos positivos e negativos que a Linha do Douro trouxe para a Região Demarcada do Douro, desde a criação de emprego, a emigração e o escoamento dos produtos regionais, às mercadorias que eram transportadas pelo comboio para abastecer as populações locais. Entre os periódicos consultados, a *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* constituiu uma importante fonte de informação. Importa destacar os artigos nela publicados sobre as acessibilidades às estações e apeadeiros, nomeadamente de José Sousa (16 de Março de 1903) e do Visconde de Alcobaça (1 de Dezembro de 1932). Sobre a evolução da rede viária ao longo dos séculos, particularmente no concelho de Torre de Moncorvo, e Rui Leonardo (2013): *O Baixo Vale da Vilariça entre o Antigo Regime e o Liberalismo*.

Sobre as barcas de passagem, acrescentamos às obras anteriormente mencionadas, o trabalho de Duarte & Barros (1997), *Corações aflitos: navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna*, falando-nos da importância do transporte fluvial num Douro onde não havia pontes. Uma das obras de maior destaque tendo em conta o objectivo da presente dissertação, corresponde à tese de doutoramento de Carlos d'Abreu (2011), intitulada *A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos*. Este trabalho revisita várias obras anteriormente publicadas pelo autor, todas abordando conteúdos similares. Contribuindo para o estudo das vias de comunicação antes e depois da construção do caminho-de-ferro, das estradas e caminhos, a navegação do Douro e as barcas de passagem (Abreu, 2011, p. 19).

No artigo publicado na *Revista Côavisão*, Coixão & Naldinho (2014) falam-nos sobre a questão das portagens nas estradas que faziam ligação às barcas de passagem, na área dos atuais concelhos de Vila Nova de Foz Côa e de Torre de Moncorvo. Referem ainda as disputas da barca do Pocinho entre esses municípios, assim como a história da barca do Vilarinho da Castanheira. Por último, destacamos o artigo de Tavares (2017), que nos permitiu obter a caracterização de três barcas de Cadima, Saião e Foz do Sabor, explicando a sua origem e os movimentos diários de população aí desenvolvidos.

## Metodologias e Técnicas

Para esta dissertação foram utilizadas várias metodologias (Fig. 2): leitura crítica de obras de referência e estudos sobre aspectos técnicos e metodológicos e uma longa e detalhada pesquisa de documentação manuscrita em arquivos, particularmente o Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo. Uma particular atenção foi dada à observação do espaço geográfico. Foram efectuadas três viagens de campo aos sítios das antigas barcas de passagem nos Concelhos de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa e com passagem por outros dois concelhos limítrofes, Carrazeda de Ansiães e São João da Pesqueira, visitando a estação do Tua, Linhares, Selores, Senhora da Ribeira, Cadima e Quinta da Telhada, Vilarinho da Castanheira, Lousa, Saião, Foz do Sabor, Torre de Moncorvo, Rêgo da Barca, Pocinho, Quinta de Vale Meão, Santo Amaro, apeadeiro de Freixo de Numão- Mós do Douro, Quinta do Vesúvio, Arnozelo, miradouro da quinta de Vargelas, apeadeiro de Ferradosa e São Salvador do Mundo. Foi realizada uma saída de campo à linha do Douro entre o apeadeiro da Ferradosa e a estação do Pocinho.

Sobre as barcas de passagem e a relação destas com a Linha do Douro, foram efectuadas entrevistas à população residente nas aldeias de Foz do Sabor, Pocinho, Lousa e Vilarinho da Castanheira. O tratamento de informação quantitativa e qualitativa foi realizado através da utilização de vários programas informáticos: o *Microsoft Excel* para o tratamento de informação de dados do Instituto Nacional de Estatística, dados esses que foram extraídos e tratados para mais tarde serem cartografados no *ArcMap*, foram escolhidos os anos em que se realizaram os Censos: 1864, 1920, 1960 e 2011, aos quais acrescentamos os levantamentos feitos nas Memórias Paroquiais de 1758, e também a informação recolhida na documentação do Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo, para a elaboração das tabelas em Excel sobre as barcas de passagem.

No que toca à elaboração de mapas: recorreremos ao uso do *ArcGis*, em que foi utilizado o *ArcCatalog* para elaborar *shapefiles* para os mapas, e a ferramenta mais importante, o *ArcMap 10.3* para os mapas de enquadramento, os mapas da população residente. Também foram interpretados vários mapas históricos, como a Carta Militar das Principais Estradas de Portugal de 1808, os mapas do Barão de Forrester, Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro (1848) e *Wine District* (1854), Carta Itinerária de Portugal de 1930 e a Carta Militar de Portugal, na escala 1/25000, folhas 116 (Alijó), 128 (São João da Pesqueira), 129 (Seixo de Ansiães), 130 (Torre de Moncorvo), em edições de

1944 e da década de 1990, a que se acrescenta a elaboração de mapas sobre a Geologia, os declives e vários mapas temáticos. Para a elaboração da bibliografia, foi utilizado o End Note.

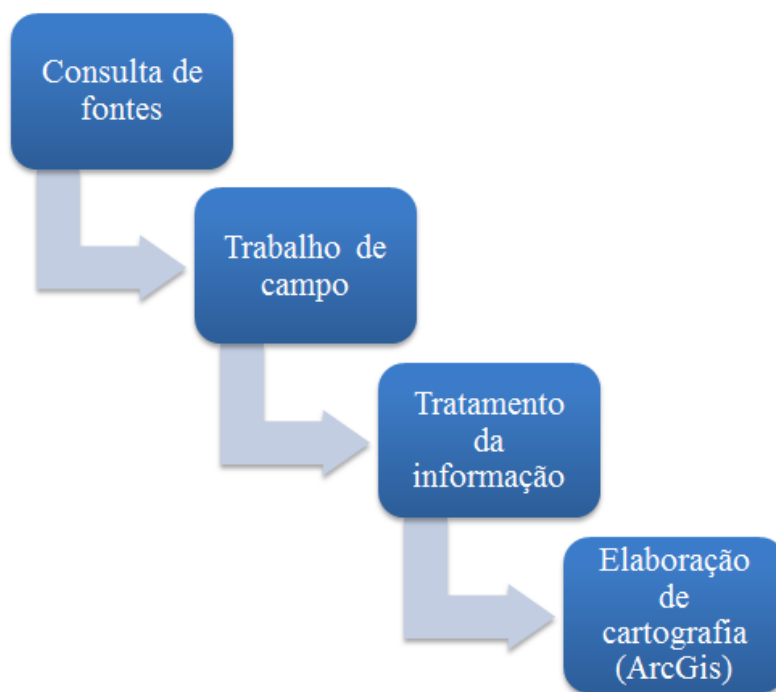


Fig. 2 – Esquema da elaboração do trabalho

## Estrutura do trabalho

A presente dissertação de mestrado foi estruturada em três capítulos. O primeiro centra-se na descrição e interpretação da organização do espaço em estudo. Pretende-se caracterizar, de forma genérica, o clima e o contexto morfo-estrutural da área e como estes condicionaram o desenvolvimento do território, assim como compreender como a população variou em termos demográficos e como se distribuiu no espaço, numa escala temporal compreendida entre os meados do século XVIII e o início do século XXI.

Para isso é igualmente necessário estabelecer uma relação com a evolução dos transportes fluvial, terrestre, ferroviário; temática que será abordada no segundo capítulo; pensando que estes são um factor condicionante da mobilidade da população e da sua distribuição espacial. O transporte fluvial contribuiu para o escoamento dos produtos regionais, particularmente em barcos rabelos e nas barcas de passagem. Até finais do século XVIII teve um obstáculo determinante, o denominado Cachão da

Valeira, que colocava grandes entraves à navegação, não permitindo que as mercadorias chegassem ao meandro de Monte Meão. Com a destruição do Cachão da Valeira o Douro tornou-se navegável até à fronteira, fazendo desaparecer a economia fechada do Douro Superior, beneficiando do trânsito de produtos de e para o Porto. Também o transporte ferroviário contribuiu para reduzir o isolamento da Região de Trás-os-Montes e Alto Douro, particularmente do Douro Superior, com a construção das linhas do Douro, Tua, Sabor. Destas destaca-se particularmente a primeira, pela sua “aliança” com as barcas de passagem, o que foi muito importante para a população local. Finalmente será abordada a expansão progressiva da rede viária, das estradas e caminhos que se desenvolveram ao longo dos séculos, com destaque para o principal eixo Norte-Sul que girava em torno do Pocinho, cuja barca de passagem tinha uma enorme importância. Se até final do século XIX as estradas escasseavam e eram más, no século XX desenvolve-se uma rede de estradas nacionais e municipais a ligar todas as povoações, fossem cidades, vilas, aldeias ou lugares, substituindo assim os caminhos de bois e os caminhos pedonais, por estradas onde circulavam os automóveis.

No terceiro e último capítulo vamos falar das barcas de passagem, nomeadamente as existentes em torno do meandro de Monte Meão, que eram cinco: barca da Cadima/Telhada, barca do Saião, barca da Foz do Sabor, barca da Bouça/Barca Velha, barca do Pocinho. Falaremos da sua história, passando pelas arrematações, os seus arrematantes e fiadores, bem como as características de construção das barcas, as pessoas, animais e mercadorias, que por estas passavam, as vias de comunicação terrestre que as serviam.

## Capítulo 1. Monte Meão no Douro Superior

A área em estudo enquadra-se na Região Demarcada do Douro, abrangendo os municípios de Alijó, Carrazeda de Ansiães, São João da Pesqueira, Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, situando-se entre estes dois últimos o meandro de Monte Meão, que será alvo de uma análise mais pormenorizada (Fig. 1).

### 1.1. Contexto climático e morfo-estrutural

A Região Demarcada do Douro, abrangendo uma extensão de 25000 hectares, enquadra-se no domínio dos climas mediterrâneos de influência continental, no subtipo que Daveau (1988) designa como 'acentuado pela posição topográfica'. Com efeito, situando-se para leste das serras do Alvão-Marão e de Montemuro, que exercem um efeito de barreira à circulação dos ventos húmidos de Oeste, esta área apresenta valores baixos de precipitação e temperaturas médias elevadas - excedendo em 2° C a 3° C as áreas que se encontram na sua periferia (Pedrosa, Martins e Pedrosa, 2004) -, caracterizando-se por mosaicos climáticos cujas variações refletem condicionamentos locais do relevo (Monteiro *et al.*, 2005).

Na região, embora globalmente apresente um clima quente e relativamente seco, particularmente no verão, observam-se modificações dos parâmetros climáticos nas sub-regiões em que esta se subdivide - Baixo Corgo, Cima Corgo e Douro Superior – o que igualmente se verifica nas características morfoestruturais, socioeconómicas e culturais (Pina, 1996-1997; Fernandes, 2014).

Efetivamente, ao deslocarmo-nos da Régua até ao Pinhão as temperaturas tendem a aumentar progressivamente, e quanto mais avançamos no sentido do Douro Superior, onde se situa a maior parte da nossa área de estudo, mais elevadas elas se tornam, verificando-se o inverso com a precipitação (Fig. 3).

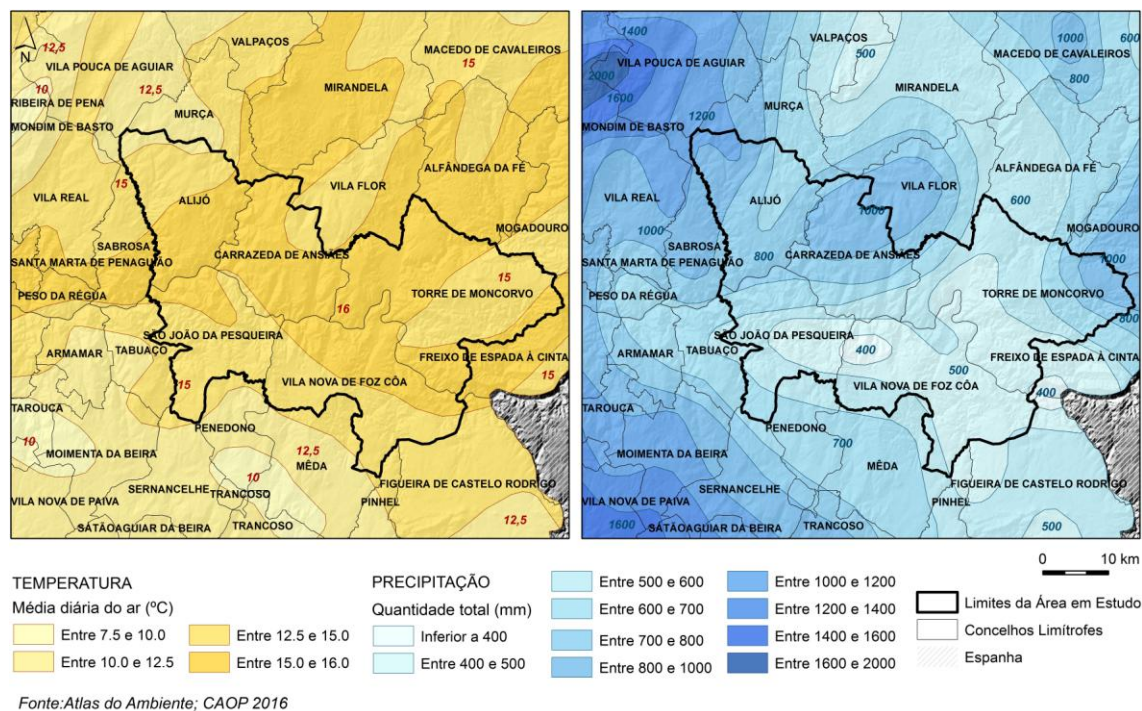


Fig. 3 – Variação da temperatura e precipitação

Neste contexto, podemos considerar que em Monte Meão os invernos são geralmente ‘tépidos’, uma vez que perto dos rios Douro e Sabor e no Vale da Vilariça, as temperaturas são menos extremas, enquanto os verões são quentes e secos, atingindo máximos em Julho e Agosto, com a temperatura a registar, em alguns locais, valores superiores a 35°C. Para isso contribui igualmente a exposição de vertentes (Fig. 4), gerando algum contraste entre as margens norte e sul do Douro – recebendo as primeiras maior número de horas de insolação pela sua orientação aos quadrantes sul, sudoeste e sudeste – que Lema (1980) considera influenciar, associada ao regime de ventos, a distribuição de culturas e também do povoamento.

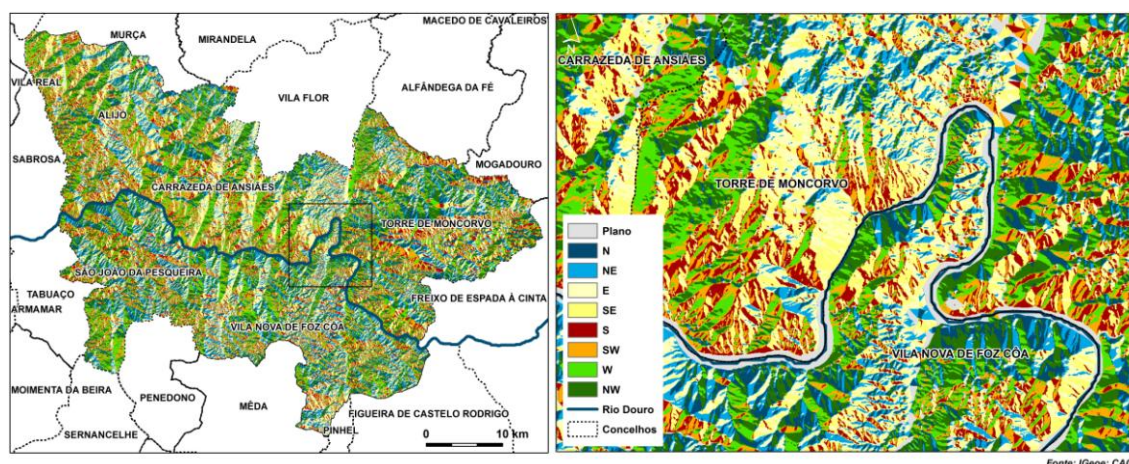


Fig. 4 – Exposição de vertentes.



Este quadro climático reflete igualmente o contexto morfoestrutural da área em estudo. De acordo com Ferreira (1991), a Região Demarcada do Douro integra-se na unidade geomorfológica dos ‘Planaltos Centrais’ de Trás-os-Montes, embora uma parte do Douro Superior faça já parte da Meseta Norte (Fig. 5)<sup>1</sup>. Em termos globais apresenta uma morfologia acidentada, fruto do forte encaixe do rio Douro e dos seus afluentes principais, cujas características indiciam um evidente condicionamento tectónico. Segundo Fernandes (2014, p. 80) este encaixe desenvolve-se “(...) a partir de superfícies que se situam a cotas entre os 400 e os 700 m de altitude [evidenciando] declives que em alguns sectores ultrapassam 40°” (Fig. 6). Efetivamente, na área de Monte Meão, principalmente nas vertentes que enquadram Saião – na secção mais estreita do rio e onde se situava a barca com o mesmo nome –, os declives chegam a atingir 50° e mesmo 60°. No entanto, como acontecia como clima, também existem variações quanto ao relevo – elas próprias ajudando a definir os referidos ‘mosaicos climáticos’ – a que não é alheio o contexto geológico.

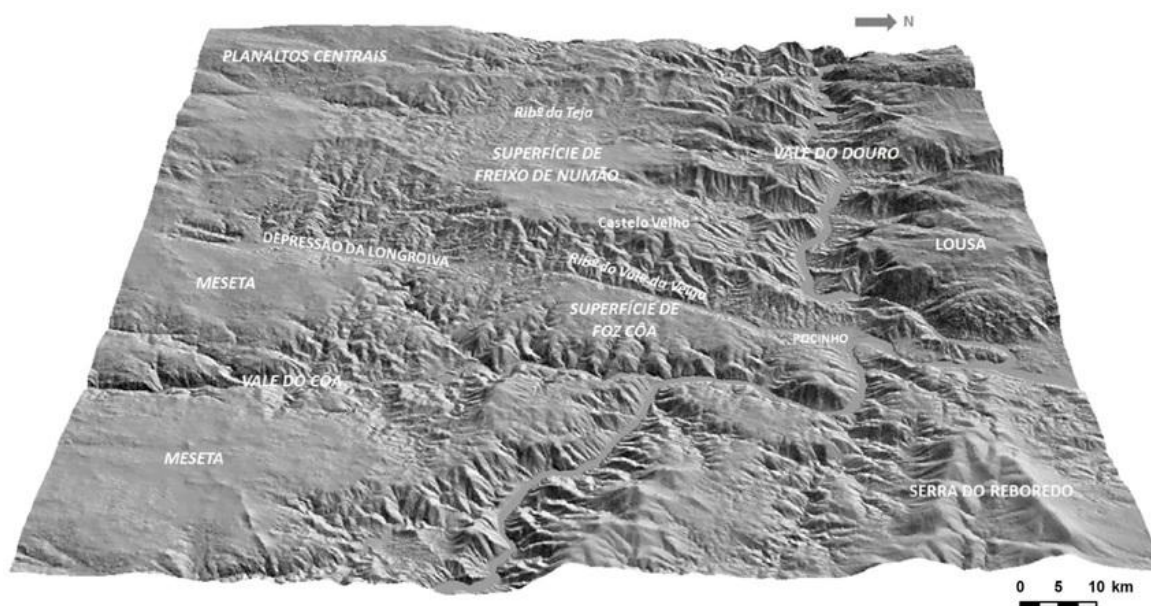


Fig. 5 – Neste bloco é evidente o condicionamento tectónico na morfologia da área em estudo, assim como a existência de uma série de níveis aplanados conservados nos granitos, a sul (i.e. superfície de Freixo de Numão) e norte do rio Douro. A falha da Vilarica define a transição para a meseta. Extraído de Araújo e Soares (s/d, inédito).

<sup>1</sup> “Em Trás-os-Montes oriental, a Leste do Rio Sabor, estende-se a Superfície da Meseta, que se prolonga até à bacia sedimentar de Castela-a-Velha. A Oeste do Rio Sabor, e até ao alinhamento tectónico de Régua-Verin, o relevo torna-se mais acidentado, com superfícies de aplanamento escalonadas, de diferentes idades, afectadas por deslocações tectónicas” (Pereira, 2009, p. 40).



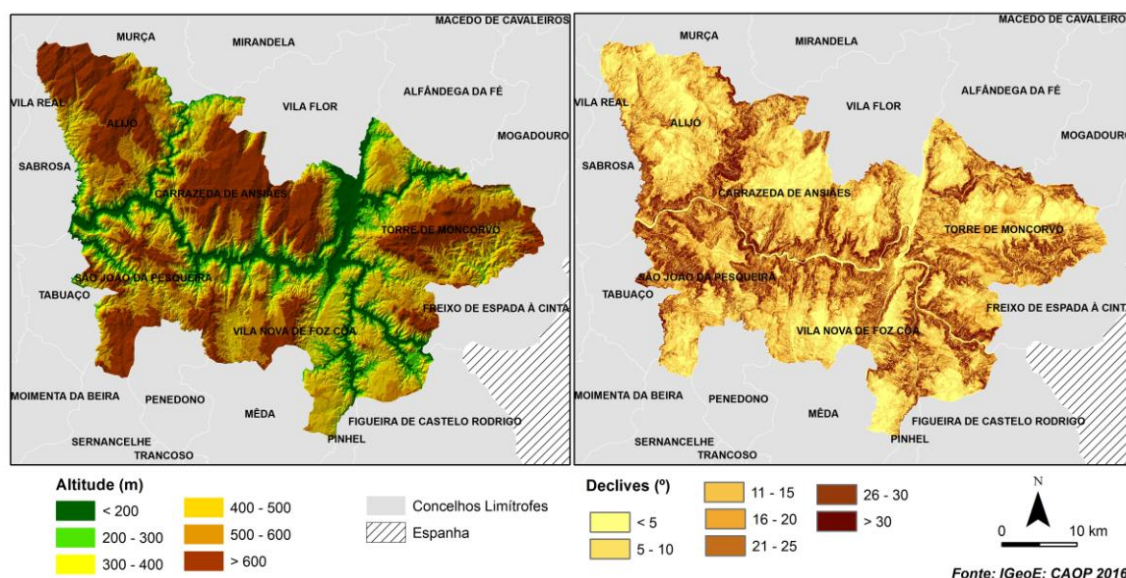


Fig. 6 – Hipsometria e declives dos municípios em estudo.

A nossa área de estudo enquadra-se, em termos estruturais, na Zona Centro Ibérica do Maciço Varisco (Araújo & Gomes, 2004). A litologia dominante corresponde essencialmente a rochas metassedimentares e granitóides hercínicos (fig. 7), destacando-se, entre as primeiras, algumas formações câmbrias do Grupo do Douro, do Supergrupo Dúrico-Beirão (anteriormente designado ‘complexo xisto-grauváquico ante-ordovícico’) – Bateiras, Ervedosa do Douro, Rio Pinhão, Pinhão e Desejosa –, constituídas basicamente por xistos, filitos, metagrauvaques e grauvaques, assim como afloramentos quartzíticos do Ordovícico, que assumem particular expressão no sinclinal de Moncorvo (Monteiro, 1993; Vieira, 2015). Das rochas granitóides, que afloram na parte norte da área, destacam-se sobretudo os granitos de duas micas, de granularidade variável e sin a tardi D3, evidenciando geralmente contactos transicionais associados a uma sequência progressiva de instalação em diferentes momentos da terceira fase de deformação hercínica, com os termos mais recentes a intruírem os mais antigos (Ferreira *et al.*, 1997; Ribeiro e Silva, 2000). É importante referir que a maior parte das barcas enumeradas no nosso estudo cruzam o rio em sectores talhados em rochas metamórficas.

Embora este contexto litológico tenha expressão geomorfológica, uma vez que as “topografias graníticas distinguem-se pela boa conservação das superfícies de erosão [enquanto nos xistos, devido a] uma rede hidrográfica densa e hierarquizadas [as superfícies planas são raras e] as escarpas de falha tendem também a degradar-se com rapidez” (Daveau, 2004, p. 15), a verdade é que esta área é profundamente condicionada pela tectónica. Com efeito, existe uma densa rede de falhas e fraturas de orientação

NNE-SSW, ao longo da qual se alinham e encaixam os principais cursos de água transversais ao Douro, entre as quais se destaca o desligamento tardi-hercínico Bragança-Vilariça-Manteigas. Este acidente tectónico corresponde a uma falha ativa que se expressa claramente na morfologia, definindo a transição para a Meseta Setentrional e originando o extenso vale da Vilariça.

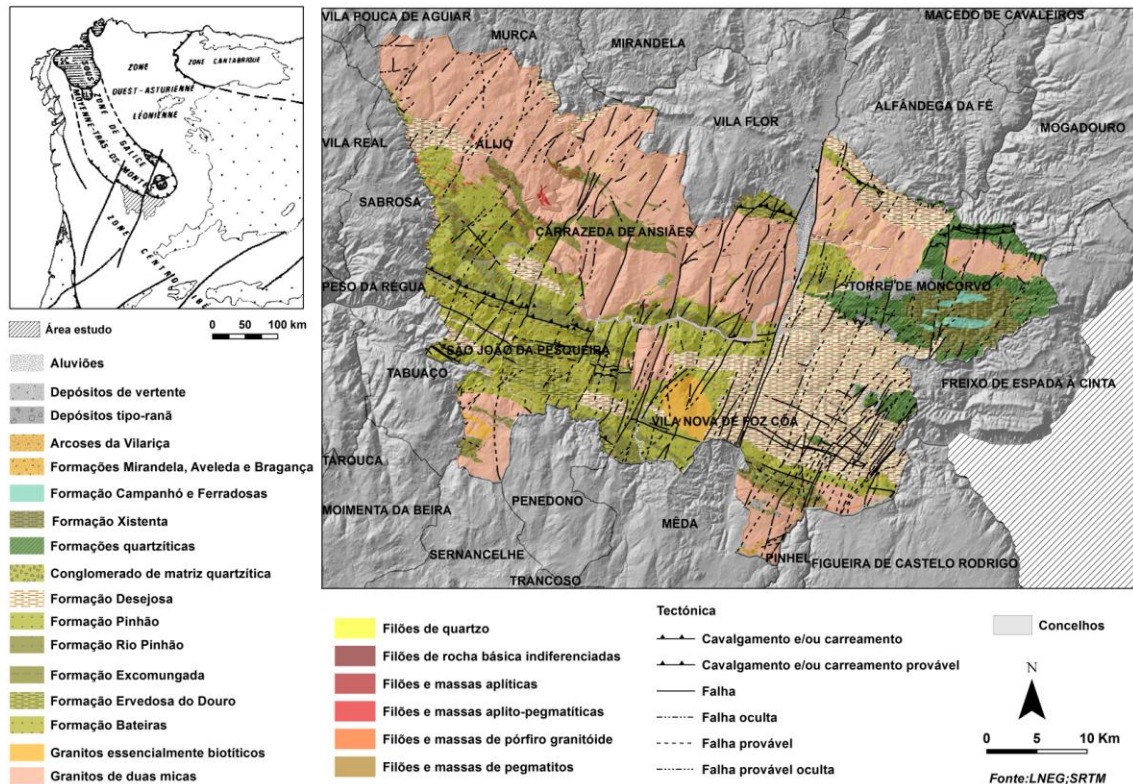


Fig. 7 - Enquadramento geológico.

Este vale é um caso único no Douro Superior no que toca à fertilidade dos solos, que não necessitam de adubos devido às enchentes do rio Douro, que obrigam as águas do rio Sabor a recuar, o que fazia com que o vale da Vilariça fosse alagado e ‘colmatado’ por sedimentos. Este processo é designado pelos habitantes desta área como ‘rebofa’ e ocorre de jusante para montante, fazendo transbordar o rio Sabor e permitindo o enriquecimento dos solos em matéria orgânica (Leonardo, 2013, p. 19).

## **1.2. Povoamento e população**

Neste espaço do Douro Superior, a rede de povoamento de vilas, aldeias, lugares e quintas reparte-se em função do encaixe do rio e dos seus afluentes. Na maioria dos casos, o povoamento que encontramos situa-se entre os 350 metros e os 500 metros de altitude. Alguns dos núcleos, a altitudes mais elevadas, são herança de ocupações estabelecidas por razões de defesa: foram castros (Lousa, Seixas), povoações romanas (Freixo de Numão) ou fortificações medievais ligadas à Reconquista cristã, como é o caso de Numão ou São João da Pesqueira. Herança histórica possuem também as sedes de antigos municípios desaparecidos nas reformas liberais oitocentistas, como Vilarinho da Castanheira, Horta do Douro ou Touça. Algumas aldeias formaram-se a partir de quintas, como por exemplo Santo Xisto, Ôlas e Arnozelo. Temos também as aldeias piscatórias, como a Foz do Sabor, e o lugar do Saião, onde a população se ocupava nessa atividade.

No dizer de Pacheco (2001, p. 31): “A distribuição do povoamento e da rede de transportes explica-se, não só, pelas diferenças da topografia do território português entre o norte e o sul, mas também pela sua evolução na qual a rede de aglomerados de maior importância e dimensão orientou os traçados principais, bem como as inovações técnicas que se seguiram.” Assim, no nosso espaço, várias povoações formaram-se em função do cruzamento de redes de transporte, como é o caso do Pocinho, onde a barca de passagem punha em contacto dois troços de um importante eixo viário e a navegação fluvial. Posteriormente, ocorreu um notável desenvolvimento com a chegada do comboio: no Pocinho se reuniam as linhas do Douro e do Sabor. Mas os outros locais de barcas foram também pequenos portos fluviais, reproduzindo em miniatura o modelo de organização do Pocinho, como a foz do Sabor ou Rego da Barca.

Até à construção de estradas nacionais ou municipais, as povoações estavam ligadas por caminhos pedonais ou caminhos de bois, sinuosos e com manutenção muito precária, que não as serviam da melhor forma. Muitos deles desciam até ao rio Douro, para as quintas ou para portos fluviais. Só a partir de meados do século XX é que as povoações começaram a ter melhores acessibilidades.

Apesar do Douro funcionar como um importante eixo de circulação por onde se escoavam produtos de toda a região para o Porto e por ele de lá chegarem mercadorias que as áreas periféricas não produziam, constatamos que existiam poucas povoações à beira rio como o Pocinho, a Foz do Sabor, Arnozelo, Coleja, São Xisto, Vale de

Figueira e Tua. Por um lado, existia o problema das cheias, que obrigava à construção dos núcleos acima de determinadas cotas de altitude, por outro, o problema da saúde pública e das doenças endémicas (malária) que se desenvolviam junto de locais de água estagnada, nestas áreas de clima mediterrâneo.

As povoações que ficavam próximas da linha, como Pocinho, Mós, Murça, São Xisto ou Vale de Figueira, tinham uma estação ou apeadeiro próximos. No entanto, nem todas tiveram a mesma sorte: Arnozelo, que viu e vê o comboio passar-lhe “à porta”, não teve direito a um apeadeiro, embora tivesse uma barca de passagem e quintas importantes nas duas margens do rio, além das termas da Lagarteira na proximidade. Em contrapartida, no caso de lugares como Santo António de Freixo de Numão, Alegria ou Ferradosa, com apeadeiros ferroviários, não ocorreu uma forte fixação de pessoas e funções.

À data da compilação das Memórias Paroquiais (1758), o Douro navegável terminava no Cachão da Valeira. Daí para jusante o rio era a grande ‘estrada’ que fazia a ligação ao Douro litoral e à cidade do Porto, daí para montante a organização do espaço em torno do rio fazia-se em função das barcas de passagem. Os núcleos populacionais existentes no Douro superior, que no seu conjunto caracterizavam o povoamento da região, ainda enquadrado numa divisão administrativa típica de Antigo Regime, apresentavam volumes demográficos bastante distintos dos atuais (Tabelas nº 1,3,5,7 e 9).

No atual concelho de Carrazeda de Ansiães, era nas povoações de Vilarinho da Castanheira, então município autónomo, e em Seixo de Ansião, que dele fazia parte, que se concentrava mais população, cerca de cinco centenas de habitantes cada uma delas (Fig. 8). Moncorvo contava com perto de 1300 habitantes e Lousa mais de 700 (Tabela 3). Mas era na margem sul que se concentravam mais e maiores núcleos: Foz Coa com quase 2.000 habitantes e Freixo de Numão com mais de 800; Mós e Seixas com cerca de 300 e Santo Amaro, Murça e Touça com centena e meia, todos estrategicamente localizados nos eixos da rede viária e com acesso às barcas (Tabela nº 5).

Passados mais de 100 anos, aberto o Douro Superior à navegação com a destruição do Cachão da Valeira no final de Setecentos, e a expansão do cultivo da vinha para montante, é realizado o primeiro Recenseamento Geral da População, em 1864. Desde então até à implantação da República, a população cresce a bom ritmo em toda a região (Fig. 9).



As exceções acontecem nas áreas com maior implantação de vinha, como é o caso de São João da Pesqueira, onde desde o início da década de 1872 detetou a presença da filoxera, que alastra depois a Carrazeda de Ansiães e Vila Nova de Foz Coa, em 1879 e Torre de Moncorvo, em 1881 (Pereira, 1989, p. 325). A recuperação demográfica em Foz Coa só ocorre a partir de 1920 (ver Tabela nº 5).

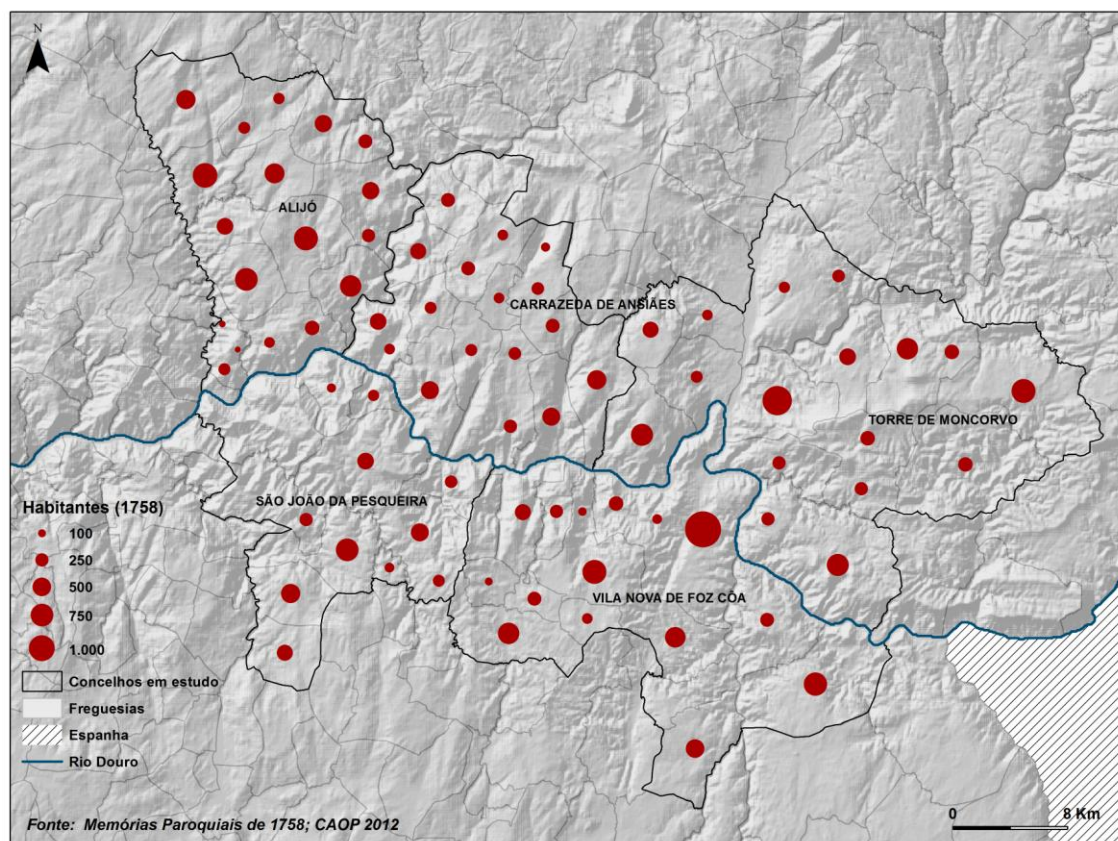


Fig. 8 – Repartição do Número de Fogos nas Paróquias existentes em 1758 na área em estudo.

Neste contexto de destruição da estrutura em que se baseava a economia da região, o desenvolvimento do caminho-de-ferro permitiu, em parte, uma certa recuperação. O comboio chegou ao Pinhão em 1880 e a Barca de Alva em 1887, permitindo uma mais rápida circulação de pessoas, produtos e mercadorias – facilitando, por exemplo, o transporte dos enxertos americanos e dos produtos fitossanitários para combater a filoxera - embora também tenha contribuído para a deslocação de população para o litoral na busca de uma vida melhor.

Mas, em termos globais, o comboio teve um impacto positivo ao longo das margens do Douro, nomeadamente no que respeita à criação de mais empregos: por um lado, o recrutamento de trabalhadores aquando da construção da linha e posteriormente na fase de manutenção da mesma; por outro, porque o comboio veio impulsionar novas

plantações e novas quintas no Douro Superior (Pereira, 1989, p. 320). Na área em estudo, as barcas de passagem vão ajudar a passar os trabalhadores ferroviários, vindos da margem norte, por exemplo de Vilarinho da Castanheira e Lousa que, no entretanto crescem demograficamente.

Recorrendo ao Censo de 1890 e recordando que entre o Tua e o Pocinho a linha foi inaugurada em 10 de Janeiro de 1887, cresceram em termos populacionais: Ribalonga, Castanheiro, Linhares, Vale de Figueira, Numão, Seixas, Mós, Murça e Vila Nova de Foz Côa (recorrência à barca do Pocinho), Torre de Moncorvo (recorrência à barca do Pocinho), Lousa (recorrência à barcada Cadima/Telhada e Barca do Saião), Vilarinho de Castanheira (recorrência à barcada Cadima/Telhada) e Seixo de Ansiães.

Mas, até ao início da segunda década do século XX, também crescem as sedes de concelho (Foz Coa e Moncorvo), graças à prosperidade que chegou com o caminho-de-ferro: construção e manutenção das linhas (Douro e Sabor), e construção da ponte ferro-rodoviária do Pocinho. Paralelamente constrói-se a Estrada Real nº 9, entre Vila Nova de Foz Coa e Torre de Moncorvo. Até o processo chegar ao fim tudo passa (pessoas, animais, materiais, mercadorias) através da barca do Pocinho.

Constatamos que havia muitos emigrantes legais a saírem dos concelhos da área em estudo, particularmente de Torre de Moncorvo para o Brasil. Eram jovens de sexo masculino maiores de 18 anos, solteiros e casados, tendo aumentado esse fluxo no final dos anos de 1880 (Salgado, 2009, p. 169). No início da década de 1870 assistira-se a uma nova etapa da imigração de galegos para trabalharem na Região Demarcada do Douro, uma realidade que não era nova e que já o Barão de Forrester nos meados de Oitocentos registara.

A redução de população que podemos facilmente apreciar no Censo de 1920, nos concelhos em estudo deveu-se à mobilização de homens para a I Guerra Mundial. Mas, talvez a causa maior se relacione com a Gripe Espanhola, reportada em 1918, e responsável pela morte de milhões de pessoas em todo Mundo, ao que se soma a fome que se viveu nesse período (Fernandes, 2010, p. 181).

Entre 1920 e 1950 assistimos a um crescimento geral da população nos nossos municípios, acompanhando a tendência geral do País. Com base nas tabelas elaboradas a partir dos Recenseamentos Gerais da População, identificamos as freguesias que tiveram os seus máximos populacionais em 1940: Santo Amaro e Torre de Moncorvo; em 1950: Freixo de Numão, Touça, Mós do Douro, Murça, Horta da Vilariça, Cabeça Boa, Lousa e Vilarinho da Castanheira e em 1960: Vila Nova de Foz Coa, Açoreira e

Seixas. Já no Censo de 1960, lemos um acentuado decréscimo que aumentará ao longo da década (Tabelas nº 1 a 10).

Assim, nestes concelhos existia uma população jovem que vivia num meio rural pobre, com um reduzido salário, dominando as atividades agrícolas antiquadas, o que justificou o êxodo rural para as cidades do litoral em busca de melhores condições de vida, ou a emigração (legal ou ilegal) para países europeus, particularmente para a França e a Alemanha também para o continente americano, particularmente, o Brasil. Posteriormente o início da guerra colonial (1961-1974) contribuiu para a emigração de alguns jovens, na fuga ao serviço militar obrigatório. Neste processo, os meios de transporte desempenham um papel fundamental: o ferroviário, o fluvial e o terrestre, com recurso às barcas de passagem.

Após o 25 de Abril de 1974 a sociedade portuguesa sofre grandes alterações, com reflexos na dinâmica demográfica. Neste contexto salienta-se o regresso de alguns emigrantes e o retorno de muitos portugueses residentes nas antigas colónias, o que se refletiu no crescimento da população, observado no Censo de 1981, em freguesias como Vila Nova de Foz Coa, Seixas, Murça, Freixo de Numão, Touça, Torre de Moncorvo, Açoreira, Horta da Vilariça, embora em alguns casos, como Moncorvo e Foz Coa, a explicação passe pela construção da barragem do Pocinho e a consequente concentração de trabalhadores nos dois concelhos (Tabelas 4 e 6). Desde então a tendência de decréscimo demográfico tem-se acentuado. Com exceção das suas sedes, os municípios perderam perto de um terço da sua população e a taxa de envelhecimento é, presentemente, muito notória e preocupante.

Este quadro demográfico reflete-se no menor número de nascimentos e no aumento da população idosa, cenário que ganha cada vez mais expressão não só nos concelhos em estudo mas na maioria dos situados no interior. E apesar de haver muito património cultural, histórico e natural, o turismo parece que dá pouco à Região Demarcada do Douro. Talvez porque os turistas quando visitam esta área privilegiam a viagem nos barcos e visitam as quintas e as sedes concelhias de renome (pré-definidas), não visitando as aldeias mais afastadas dos roteiros fluviais... pelo que o turismo não consegue gerar mais emprego.

A título de conclusão síntese, podemos referir que as nossas cinco barcas de passagem justificaram em parte, e em termos globais, a variação da população, mas

influenciaram, significativamente, o cotidiano da população residente e dos trabalhadores que acorreram às obras que viriam a ditar o seu desaparecimento.



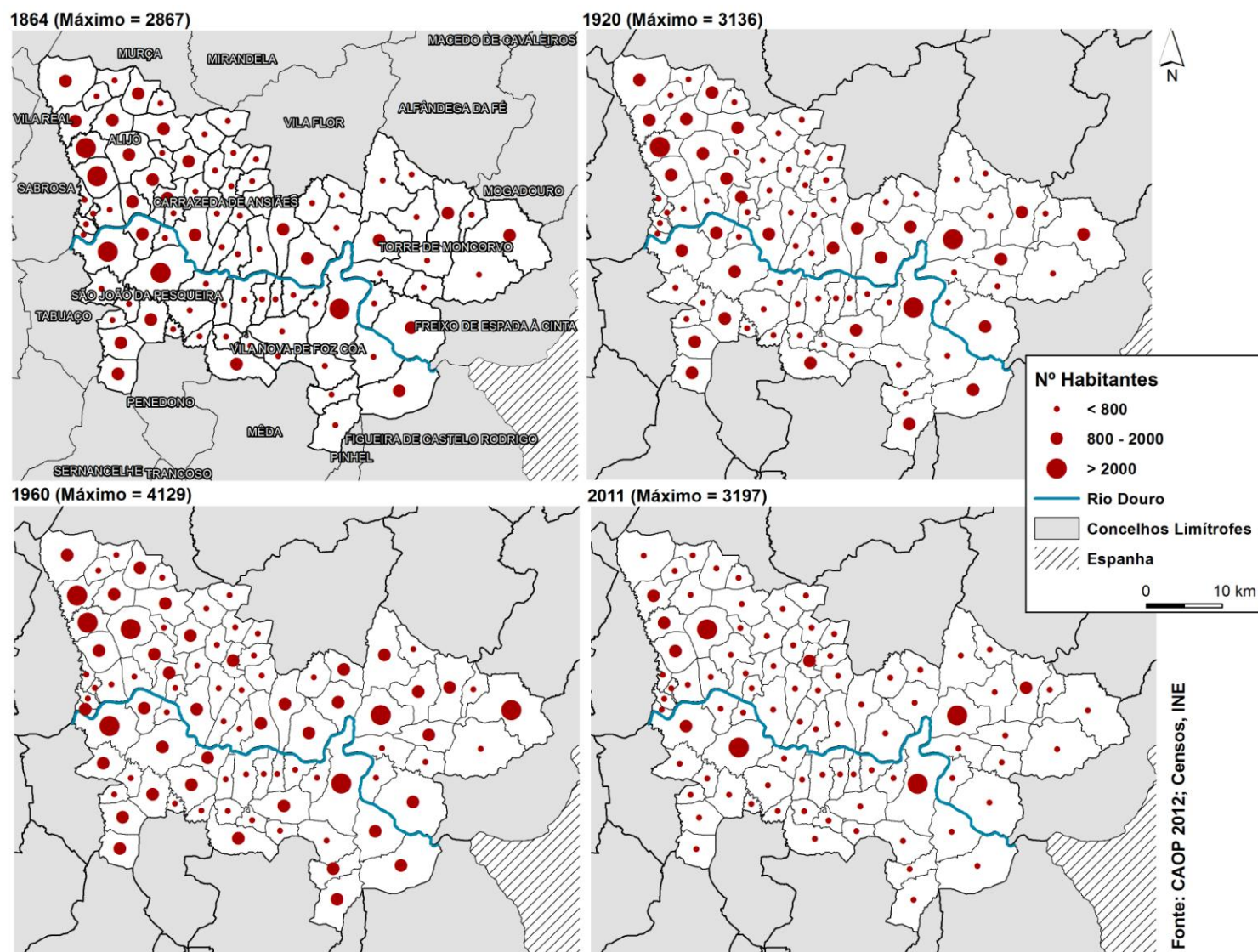


Fig. 9 – Número de habitantes nas freguesias da área de estudo, em 1864, 1920, 1960 e 2011.

## Capítulo 2. As redes de transportes

### 2.1. O Transporte Fluvial

Desde a Antiguidade até aos finais do século XVIII, a navegação no rio Douro era possível desde a foz até um pouco para montante da confluência com o Tua. Aí existia um grande obstáculo natural, o Cachão da Valeira, uma estreita garganta com rápidos e quedas da água, que já Estrabão identificara (Dias, 1996). Com o início do ciclo do vinho, na segunda metade do século XVII, a região começa a ganhar uma maior importância económica, chegando ao Porto, por via fluvial, nos barcos rabelos, além do vinho, o sumagre, o azeite e os citrinos. Desde então todo o espaço da futura Região Demarcada do Douro se organizará em função dessa fronteira que o Cachão da Valeira representava para a navegação (Fig. 10).



Fig. 10 – Barcos rabelos. Extraído de Monteiro, 1998, p. 154.

O barco rabelo tinha características próprias para navegar no Douro mas o rio apresentava muitos obstáculos, não só os naturais, como as correntes, os ventos, os rochedos, as gargantas, meandros e vaus, mas também os construídos pelo homem, como os açudes, as azenhas e as pesqueiras. As cheias também ocorriam no Douro com alguma frequência, entre os inícios do Outono e a Primavera. Era um período em que os barcos podiam aproveitar o caudal para navegar, no entanto, era preciso ter a devida

cautela, porque o barco podia naufragar. No verão, o caudal do rio era mínimo e em alguns locais o leito podia atravessar-se a pé.

A primeira tentativa para destruir o Cachão da Valeira deu-se no século XVI mas foi a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, criada em 1756 pelo 1º Marquês de Pombal, que começou a demonstrar vontade de alterar esta situação. De 1780 data a decisão mas os trabalhos desenvolveram-se ao longo de uma década, com o contributo de engenheiros estrangeiros. Em Outubro de 1789, o primeiro barco cruzou o obstáculo mas as obras continuaram até 1792. Aberta a navegação para montante, logo se iniciaram estudos sobre a exploração e desenvolvimento de toda a área até então fechada sobre si mesma, socorrendo-se das barcas de passagem ou de pequenos lanços de rios navegáveis<sup>2</sup> mas agora dotada de novas acessibilidades ao Douro central, ao Baixo Douro e à cidade do Porto. Os trabalhos de melhoria da navegabilidade seriam elaborados por José Bonifácio de Andrada e Silva, e vão estender-se até à Foz do Sabor e, posteriormente, até Barca de Alva, entre 1807 e 1811 (Pereira & Barros, 2001, p. 97).

Em meados de Oitocentos, o Barão de Forrester, comerciante de Vinho do Porto e um interessado pelo culto das Ciências e das Artes, coordenou a edição de dois importantes mapas: a *Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro* (1848) e o mapa do *Wine Distric* (1854). O primeiro, na escala aproximada de 1/60.000, relacionava-se com um projecto de navegação fluvial até Espanha, mostrando as dificuldades naturais no rio Douro (cerca de 210 pontos) que a esta se opunham, desde a foz até ao Salto da Sardinha, permitindo assim aos marinheiros que não conhecessem o Douro, terem uma noção de quais os obstáculos existentes (Tabela nº 13). No mapa são contabilizadas 48 barcas de passagem às quais associa o facto de não existirem boas acessibilidades ao rio, mas sim estradas e caminhos degradados, escasseando igualmente os pequenos portos, ancoradouros e cais. Atendendo aos limites da Região Demarcada de então, poucas eram as quintas que existiam no Douro Superior eram. No mapa do *Wine District*, mais detalhado, encontramos uma rede viária mais densa, com estradas e caminhos a ligarem as localidades e as quintas, e os acessos ao Douro.

Os produtos que os barcos rabelos transportavam para o Porto eram, para além do linho do vale da Vilariça, as produções mediterrâneas do Alto Douro: o vinho generoso das quintas do Douro Superior, azeite, frutas secas (amêndoa, figos e

---

<sup>2</sup> Com data de 1758 temos informação de que vinham por barco, melões da Vilariça, até Seixas, Mós ou Santo Amaro (Ferreira, 1974). O Douro Superior possuía uma economia fechada, era nos mercados sub-regionais como Trancoso, Pinhel, Freixo de Espada-à-Cinta ou Torre de Moncorvo que se escoavam muitos dos produtos agrícolas.

alfarroba) e hortaliças e frutas (melões e melancias, citrinos). Mas também, vindos das áreas de terra quente do planalto, os cereais (trigo, cevada), os legumes secos (feijão, lentilhas, grão-de-bico), e frutas e verduras. Quanto aos produtos que subiam o rio, contavam-se o peixe, o sal, os tecidos, os produtos de mercearia, drogaria, ferragens, aos quais se acrescentavam, na segunda metade do século XIX, os adubos (Pina 2003, p. 76). Essa navegação para montante contava inicialmente com caminhos de sirga, caminhos ou carreiros que existiam junto ao rio, ao longo dos quais se puxavam os barcos, à força das juntas de bois ou com força humana.

A atividade piscatória repartia-se pelas localidades da Foz do Sabor, o lugar do Saião, Cadima, Coleja, Senhora da Ribeira ou o Arnozelo, em bateiras ou outros barcos movidos a remos ou semelhantes a pequenos rabelos (Tavares, 2017, p. 105 -113). Em 1856 existiam nos municípios de Torre de Moncorvo e Carrazeda de Ansiães, dois barcos de pesca e em Vila Nova de Foz Coa cerca de cinco barcos de pesca (Vallado, 1857) (Tabela nº 12).

Entre 1872 e 1887, foi construída a Linha do Douro e desde então o transporte fluvial começou a declinar, já que o comboio era mais rápido e mais seguro. Entrado o século XX, os barcos rabelos começam a ser cada vez menos até à década de 1960, quando começaram a ser construídas as grandes barragens do Carrapatelo (1972), da Régua (1973) e da Valeira (1976).

No quadro do Douro Superior, não existiam muitos portos fluviais entre a confluência do Douro com o Tua e o Pocinho. Antes de ser destruído o Cachão da Valeira, o porto de Foz Tua era importante para escoar os produtos oriundos do vale para montante e de Trás-os-Montes, pois era de lá que estes saíam com destino à cidade do Porto por via fluvial. Mas também era para Foz Tua que vinham as mercadorias para abastecer Trás-os-Montes, oriundas do litoral e de outros países. Em 1721 concentravam-se aí 80 armazéns de mercadorias de proprietários transmontanos, alguns com ligações ao Vale da Vilarça (Tavares, 1999). Os produtos que vinham chegavam eram diversos, como frutas e legumes, vinhos, azeites, sumagre, cereais, trigo, castanhas (Pereira & de Sousa, 1988, p. 98). O porto de Foz Tua vai manter alguma da sua importância mesmo depois da demolição do Cachão da Valeira. Só quando as obras de melhoria do rio chegam à Foz do Sabor, em 1809, a situação se começa a alterar.

O porto da Foz do Sabor estava justamente situado na confluência dos rios Douro e Sabor. Com a abertura da navegação para montante do Cachão da Valeira cresceu o pequeno núcleo, juntamente com Cabanas de Baixo, como interposto fluvial

ao longo do século XIX, escoando produtos (vinho, legumes secos, hortaliças), dos concelhos que faziam parte do Vale da Vilaria: Torre de Moncorvo, Vila Flor, Alfandega da Fé e Macedo de Cavaleiros (Leonardo, 2013, p. 80). A aldeia era também um núcleo piscatório, vendendo o pescado em Moncorvo e nas aldeias e vilas mais próximas. Devido à má acessibilidade, este porto não teve a devida importância que outros portos tiveram.

O porto de Rego da Barca, pertencente à quinta do mesmo nome, fez concorrência ao anterior, nele se concentrando armazéns e casas de habitação. No seu apogeu e até era considerado como o porto mais importante do distrito de Bragança (Leonardo, 2013, p. 80). A Quinta de Rego da Barca fora fundada pelo pai do 1º Visconde de Vila Maior, em 1815, e nela se dava hospedagem aos passageiros de uma ligação fluvial que o referido proprietário estabeleceu entre a foz do Tua e a do Sabor (Abreu, 2011, p. 191). Na margem fronteira situava-se o Porto da Bouça, ao que tudo indica já existente antes do estabelecimento da Quinta do Vale Meão, por D. Antónia Ferreirinha.

Sabemos que existiam outros portos e cais como os identificados na documentação já referida, de 1790: cais das Canameiras (S. Xisto), cais de Síbio, cais dos Canais, cais de Arnozelo, cais da Quinta das Figueiras, cais da Barca de Coleja, cais do Lobazim (antiga barca de Vilarinho da Castanheira), cais da Foz de Murça, cais da Quinta do Saião, Cais das Cabanas, cais do Pocinho (barca de Torre de Moncorvo), cais da Barca de Foz Côa, cais das Pariças (Oliveira & Costa, 1996 e Abreu, 2011). Muitos destes cais que mencionamos tinham barcas de passagem a fazer o respectivo serviço: Arnozelo, Senhora da Ribeirinha, Coleja, Cadima (na Pescoça, servindo também Vilarinho da Castanheira), Pocinho ou Foz Côa. Sobre os mais importantes falaremos no Capítulo 3.

## **2.2. O Transporte Ferroviário**

O comboio “chegou” a Portugal em meados do século XIX, competindo com a rede viária, com a navegação marítima de cabotagem e com o transporte fluvial. A Linha do Douro foi pensada ainda antes da Regeneração com o intuito de escoar o vinho do Porto das quintas do Douro e os cereais e produtos espanhóis da meseta de Castela para o porto de Leixões, enquadrada numa vasta região com más acessibilidades, condicionada pelo difícil relevo, onde a via fluvial, que permitia o escoamento dos

produtos, era a única escapatória (Abreu, 2004). A chegada do comboio veio ajudar a combater essa dissimetria e desenvolver as comunicações.

As obras desta linha começaram em Julho de 1872, chegando ao Tua a 1 de Setembro de 1883. Entre o Tua e a Ferradosa os trabalhos demoram pelas dificuldades encontradas na construção do túnel na Valeira. Só a 10 de Janeiro de 1887 foi aberto o troço entre o Tua e o Pocinho. As obras prosseguiram ao longo da margem esquerda, chegando a linha à foz do rio Coa, a 5 de Maio de 1887. Esta estação, por um lado, encontrava-se mais próxima da sede do concelho e, por outro, seria o entroncamento da Linha do Douro com um ramal ferroviário de ligação à Linha da Beira Alta, a partir de Vila Franca das Naves, troço nunca construído. Só a 9 de Dezembro de 1887 é que a Linha do Douro entrou em total funcionamento até Barca de Alva (Pina, 2003).

Além de numerosos viadutos e pontes que finalmente puseram em contacto directo, pela primeira vez na História, as duas margens do Douro, dispensando muitas barcas de passagem, ao longo da Linha foram aberto 22 túneis alguns dos quais marcam presença na nossa área de estudo. Testemunhando o vigoroso encaixe do vale e o forte declive das vertentes neste troço do Douro Superior, entre São Salvador do Mundo e o Pocinho, contamos com as pontes ou viadutos da Ferradosa, Vargelas, Arnozelo, Teja, Vale do Nedo e Veiga e os túneis da Valeira, Vargelas, Arnozelo I, Arnozelo II, Arnozelo III (Túnel da Teja), Fontainhas e, para cortar o meandro de Monte Meão, os de Meão (62 m), Saião (752 m) e Veiga ou Vale Meão (91 m).

A ponte do Pocinho, segundo o projeto inicial, de Julho de 1889, seria uma ponte ferro-rodoviária (única no Douro), com um tabuleiro para as duas funções, porém ficou com dois tabuleiros, dando continuidade à Estrada Real nº 9. A obra começou a 15 de Novembro de 1903, sendo inaugurada em Julho de 1909. Esta ponte serviu cerca de 70 anos para o trânsito rodoviário, mas com a conclusão da barragem do Pocinho, em 1982, e já que não tinha muita largura para a passagem de autocarros e camiões, acabou por ficar inactiva (d'Abreu, 2011). A parte ferroviária funcionou até 1988, quando foi encerrada a linha do Sabor. A partir da linha do Douro, foram construídas três outras linhas secundárias: a linha do Tua (1884-1906), a linha do Corgo (1906-1921) e a linha do Sabor (1911-1938).

O comboio veio ajudar a “salvar” o Douro, pois antes era uma região fechada, pobre, com uma frágil demografia e assolada por uma praga de filoxera. A instalação da linha impulsionou a criação de emprego entre a população das pequenas povoações, mas também a sua construção obrigou à expropriações de terrenos de quem se viu

obrigado a partir para o Porto ou a emigrar (Pina, 2003, p. 9). Em contrapartida, permitiu a ligação com o Porto, de onde chegam pessoas e mercadorias, os produtos químicos para combater as pragas na vinha e as novas espécies de vides (os enxertos americanos), mas também com Espanha e a Europa.

As estações e apeadeiros desta linha tinham sido construídos por existir uma histórica rede de povoamento e pela força das grandes quintas. No entanto, também porque estavam em sítios de passagem<sup>3</sup>, estabelecendo os contactos com a margem oposta do rio Douro através das barcas de passagem, salvo pequenas excepções como estação de Almendra. Desde a foz do Tua até Barca de Alva damos conta que as estações e apeadeiros faziam ligação às barcas de passagem: a estação de Vargelas, à Barca dos Canais; o apeadeiro do Vesúvio, à barca da Nossa Senhora da Ribeira (Vesúvio); estação de Freixo de Numão - Mós do Douro à barca da Cadima/Telhada; estação de Pocinho à barca do Pocinho; a barca das Pariças servia o apeadeiro de Castelo Melhor, e a barca de Barca de Alva, a estação de Barca de Alva. Em numerosos casos a acessibilidades para algumas destas estações/apadeiros e barcas de passagem, em ambas as margens, eram más.

A Linha do Douro não serviu apenas para transportar o vinho, também transportará cereais, citrinos, frutas secas, legumes secos, oriundos do vale para montante do Pinhão e o azeite que existia no Cima Corgo e no Douro Superior. Graças às barcas de passagem, muitos desses produtos existentes na margem oposta à linha do comboio e na falta de ponte, eram passados pelos barqueiros e as suas barcas.

O comboio veio também substituir o barco rabelo no que toca ao abastecimento dos produtos, trazendo arroz, bacalhau, peixe salgado, o sal, os cereais e as farinhas que vinham de outras áreas do país para abastecer o Douro. Também trará o correio, produtos para a construção civil como tijolos, mármore, vidro, entre outros. Os comerciantes instalados em volta das estações, revendiam depois os produtos para as povoações do interior ou das margens do rio, a mesma ou a oposta, acessível pelas barcas de passagem<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Uma das barcas do espaço em estudo, a do Saião, ainda que próxima da linha ferroviária, atendendo à sua difícil acessibilidade e à dimensão das comunidades servidas, ficou privada de um apeadeiro que lhe desse acesso.

<sup>4</sup> No jornal *O Transmontano*, temos publicidade a um estabelecimento que existia em 1903, na Quinta da Salgada, que ficava na margem norte, quase em frente à estação do Pocinho. Este pertencia a Marcolino Alberto Salgado e tinha produtos trazidos pelo comboio e transportados pela Barca do Pocinho, tanto mais que o comerciante era também o arrematante da barca.



Neste Douro Superior o comboio pouco desenvolveu as povoações próximas à linha e ao rio. A excepção é o caso do Pocinho, que se tornou numa próspera aldeia graças ao caminho-de-ferro. Santo António, Vesúvio, Vargelas ou Ferradosa, não tiveram qualquer desenvolvimento e hoje ou são lugares mortos ou com pouca actividade. O mesmo ocorre com os lugares onde as barcas atracavam, na margem oposta à linha, como é o caso da Cadima.

Além do correio, os produtos que o comboio trazia na década de 1960, particularmente para a estação de Vargelas, eram (segundo Cidália da Conceição Reis Póvoas, uma das nossas entrevistadas): o arroz, a massa (macarrão), o bacalhau, as conservas, as sardinhas, o sal, o açúcar, o chocolate e café e as alfaías agrícolas (charruas), animais (bois e machos) e ovelhas. Já os produtos escoados desta estação, essencialmente para o Porto, eram: as amêndoas, o azeite, os cabazes de fruta e legumes, o vinho, o trigo e o centeio. Segundo outro dos nossos inquiridos, a quinta do Aguilar ou quinta do Arnozelo, em 1960, escoava o vinho por comboio, mas esta quinta não tinha estação nem apeadeiro, levantando-se a questão, do transporte das pipas de vinho do Porto, que era afinal solucionada pela força humana<sup>5</sup>.

Ainda na década de 1960, a população usou o comboio para migrar para a cidade ou para o estrangeiro, e com o início da Guerra do Ultramar, muitos militares desciam de comboio para os quartéis do Porto. Da margem norte, de Vilarinho da Castanheira e de Lousa iam para a estação de Freixo de Numão - Mós do Douro, atravessando o rio pela barca da Cadima/Telhada, e para a mesma estação, da margem sul, iam viajantes de Touça, Freixo de Numão, Murça, Mós e Santo Amaro.

Ao que tudo indica o comboio vai trazer produtos e distribuí-los por todo o território, até a rede viária ser restaurada ou construída de raiz, possivelmente entre as décadas de 1970 e 1980. As povoações deixaram assim de ser “assistidas” pelo comboio o que coincide também com o encerramento de algumas barcas de passagem<sup>6</sup>.

A ligação internacional, entre Barca de Alva e Fuente de San Esteban e La Fregeneda, foi encerrada a 1 de Janeiro de 1985, e, posteriormente, fechou o troço entre o Pocinho e Barca de Alva, a 18 de Outubro de 1988. Hoje, quer os troços entre

---

<sup>5</sup> A Quinta do Aguilar reunia um grupo de homens que ia à estação de Vargelas buscar um vagão a pé, traziam-no até à quinta, pela noite dentro, porque os comboios circulavam de dia. O vagão era carregado com vinho, azeite e outros produtos, voltando a ser levado pelos homens até à estação de Vargelas onde depois o comboio da manhã o levava para o Porto.

<sup>6</sup> Excepto a barca da Senhora da Ribeira, que actualmente se encontra em serviço no Vesúvio, segundo nos informaram no local.



Pocinho e Barca de Alva e a linha do Sabor, tem os carris e as estações ao abandono, alvo de vandalismo, apesar de existirem promessas de que voltarão a abrir.

### 2.3. A Rede Rodoviária

Desde a Idade Média, a mais importante estrada que cruzava a nossa área de estudo era a que, vinda de sul - da Guarda e de Celorico da Beira - cruzava Foz Coa e descia ao Douro a passar a Barca do Pocinho, em direcção a Moncorvo, Mirandela e Chaves. O destino último era, naturalmente, Santiago de Compostela.

Na Idade Moderna permanecia o mesmo sistema de portagens que existia época anterior, procurando os viajantes encontrar alternativas para escapar ao pagamento. Por exemplo, o caminho que ligava a Barca do Pocinho, a Torre de Moncorvo era referenciado como bastante mau e com portagem, pelo que os viajantes e a população fugiam à portagem pelo caminho da Vilariça (Abreu, 2011).

Na *Carta Militar das Principais Estradas de Portugal* de Lourenço Cunha d'Eça, datada de 1808, identifica-se a estrada que da Vilariça passava por Ansiães com destino ao porto fluvial de Foz Tua<sup>7</sup>, ainda de finais do século XVIII, temos referência ao caminho com maus acessos que vinha de Vilarinho da Castanheira-Cabeça do Mouro-Cabanas de Baixo e ao caminho da Foz do Sabor seguia até ao cruzamento da Quinta do Carvalhal. Segundo as diversas fontes consultadas (cartográficas ou textuais) referentes a 1762, 1795 e 1822, todas as estradas da margem sul do Douro com destino a Torre de Moncorvo e ao coração de Trás-os-Montes, tinham obrigatoriamente de passar na Barca do Pocinho (Tabela nº 16).

No *Wine District* de Forrester (1854), destacam-se as principais estradas que, nos concelhos de Alijó e de São João da Pesqueira, faziam ligação entre as principais vilas e aldeias. Algumas destas estradas estendem-se até ao rio Douro - onde existiam os portos e as barcas de passagem - servindo também algumas quintas e chegando até a fazer a ligação entre elas. Para montante do Cachão da Valeira, podemos constatar que as estradas existiam em número reduzido (Tabelas nº 14 e 15).

Ainda no século XIX, já no Período da Regeneração, assiste-se à construção da Estrada Real nº 9, que fazia ligação entre Celorico da Beira e Miranda do Douro, passando por diversas localidades: Longroiva (Mêda), Vila Nova de Foz Côa, Pocinho,

---

<sup>7</sup> Mas nesta Carta há três 'localidades fictícias', cujo nome não foi encontrado: Matança, Marroã e Pariella.

continuando por Torre de Moncorvo e outras localidades até Miranda do Douro. No mesmo período, é construída uma estrada entre Torre de Moncorvo e Rêgo da Barca, bem como a estrada Real nº 38, que ligava Vila Flor ao Pocinho, (Abreu, 2011, p. 107).

A construção da linha do Douro alertou para o pequeno número de estradas que faziam ligação das aldeias e vilas mais próximas às estações e apeadeiros, identificadas por Sousa no seu artigo de 1903 (Tabela nº 17): a estação da Ferradosa carecia de uma estrada até São João da Pesqueira; o apeadeiro do Vesúvio carecia de ligações com a Estrada Real nº 34 e, por sua vez, na Estação de Freixo de Numão – Mós do Douro faltavam construir cerca de 12.166 metros da Estrada Real nº 34, e as estações do Côa e Castelo Melhor não tinham sequer ligação à estrada marginal Real nº 34 (Sousa, 1903, p. 82).

Na *Carta Itinerária de Portugal* de 1930, verifica-se que o Cima Corgo tinha mais “estradas principais” do que o Douro Superior. Observa-se já a dita ligação das Bateiras - Ervedosa - São João da Pesqueira, que vinha desde Peso da Régua - mas ao que tudo indica não tinha ligação a Vila Nova de Foz Côa - e continuamos a ter o eixo Celorico da Beira-Torre de Moncorvo. Identifica-se ainda a ligação de Meda a Freixo de Numão, assim como a construção de um troço de Muxagata a Touça, devendo ser, ao que tudo indica, o começo da ligação de Vila Nova de Foz Côa a São João da Pesqueira.

Nesta Carta Itinerária damos conta de alguns caminhos ou estradas que tinham como destino as barcas de passagem, designadamente: o caminho que ia até à Barca da Senhora da Ribeira (Vesúvio), fazendo a ligação entre a Lavandeira e Pinhal do Douro; o caminho Lousa-Pinhal do Douro, que pensamos ligar as respetivas povoações, passando pela Barca da Cadima/ Telhada. Saliente-se ainda o caminho que ligava Lousa à Barca do Saião.

No que toca à linha do Douro, o 1º Visconde de Alcobaça publica um artigo na *Gazeta dos Caminhos-de-ferro* (1 de Dezembro de 1932) onde encontramos referencia às estradas que ‘chegavam’ às estações e apeadeiros da linha do Douro. Para as estações e apeadeiros que não tinham estradas, as barcas de passagem continuavam a ter um papel importante.

Em 1932, na estação da Ferradosa, já temos a ligação de uma estrada que vem desde São João da Pesqueira; por sua vez, a estação de Vargelas, era servida apenas por um caminho ‘velho’ que ligava a Numão. Já a estação do Vesúvio não tinha ligação a esta localidade, porque a estrada construída ía apenas até Porto de Bois, uma quinta que fica a uns quilómetros da estação. No Pocinho, existia a estação mais bem servida em

termos de estradas, mas as estações seguintes, do Côa e Castelo Melhor, continuavam sem qualquer ligação. Apenas para a estação de Almendra viria a ser concluída uma estrada no ano de 1935.

Em 1942, existia já ligação entre Torre de Moncorvo e Barca de Alva (Pina, 1996-1997). Posteriormente foi construída a de São João da Pesqueira-Vila Nova de Foz Côa, pela margem esquerda do rio Douro, mas que não chegou à fronteira espanhola, terminando em Almendra.

As folhas da *Carta Militar de Portugal* de 1944 apresentam uma rede viária pouco desenvolvida, com um rio Douro ainda sem barragens, e estão representadas quatro barcas de passagem, e aparecem caminhos pedonais e carreteiros. Alguns deles são ainda hoje usados servindo os terrenos agrícolas privados, mas muitos foram abandonados, substituídos por estradas abertas pelas máquinas de rasto que facilitam a ligação às parcelas agrícolas e quintas.

Em anos posteriores, encontramos a construção e conclusão de estradas nacionais dos concelhos de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, nomeadamente a Estrada Nacional 102, ligando Macedo de Cavaleiros a Celorico da Beira, passando pelo concelho de Torre de Moncorvo, na ponte da Portela-Pocinho-Vila Nova de Foz Côa e perto de Muxagata.

Das estradas de segunda classe destacam-se: a Nacional 220, que fazia a ligação do Pocinho-Carviçais-estação de Freixo de Espada a Cinta; a Estrada Nacional 324 que começa na margem sul no Pocinho, continuando por Santo Amaro, Mós Murça, Freixo de Numão e continua até ao Sabugal; por último a Estrada Municipal – 622, projetada em 1976-1980, que liga a povoação de Foz do Sabor a Torre de Moncorvo.

As folhas da *Carta Militar de Portugal* editadas nos anos de 1990, apresentam-nos já uma rede viária próxima da atual. Por exemplo, na folha nº 130 (datada de 1995), já aparece o troço do IP2, que passa por Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo, assim como o IC5 que liga os concelhos de Alijó, Carrazeda de Ansiães e Torre de Moncorvo. Foi a partir deles que tentamos encontrar os antigos caminhos de acesso às barcas existentes em torno do meandro de Monte Meão, cujos locais exactos se encontram hoje submersos pelas águas da barragem da Valeira.

### Capítulo 3. As barcas de passagem

As barcas foram durante muito tempo o meio mais prático de atravessar o Douro, ‘quebrando’ o isolamento de populações, principalmente nos tempos mais recuados, em que os meios de transporte e vias de comunicação terrestres eram escassos. No Douro Superior, as vias existentes muitas vezes limitavam-se a caminhos pedonais e as poucas estradas eram más e direccionavam-se sobretudo para os principais centros urbanos (Pina, 1996/7, p. 76).

As barcas de passagem eram pequenas embarcações dirigidas por um barqueiro utilizadas para a passagem de uma margem para a outra do rio, de pessoas, animais e mercadorias, face à inexistência de pontes. Elas foram privilegiados meios de comunicação, não só possibilitando o cruzamento dos cursos de água, como estabelecendo o contacto entre distintas redes de transporte: terrestre, fluvial e marítima (Fig. 11 – 1 e 2).



Fig. 11 – Barcas de Passagem. 1– Barca de passagem de Montemor-o-Velho, nos anos 1950 (Azevedo, 2016); 2 – Barca de passagem do Minho, entre Lapela e Porto (Barcas do Minho, 2000); 3 – Barca na proximidade da Ponte sobre o Tua (fotografia de Emílio Biel, finais do séc. XIX. Monteiro, 1998); 4 – Barca do Côa em meados do século XX (Abreu, 2011).

Se nos rios Douro e Sabor as barcas mantiveram sempre a mesma tipologia até à sua desativação, nos cursos de água secundários ‘sobreviveram’ algumas barcas mais antigas, como a de Silhades e de Santo Antão da Barca (Abreu, 2011, p. 218). A primeira (Fig. 12 A) fazia lembrar uma simples jangada de madeira puxada por cordas de margem a margem. Mas outras embarcações navegavam no Douro e seus afluentes, nomeadamente as ‘bateiras’ (fig. 12 B), os ‘rabões’ (fig.12 C), os ‘valboeiros’ (fig.12 D) e as ‘almadias’.



Fig. 12 – Outras embarcações. A – Barca de Silhades (gentilmente cedida por Ana Catarina); B – Bateira junto ao Pido, com corrente, cadeado e panca (Ladra e Pinho, 2010-2011, p. 408); C – Rabões de transporte de carvão (<http://opilotopraticododouroeixeoes.blogspot.pt>); D–Valboeiro (<https://www.pinterest.cl/>)

As bateiras eram barcas rudimentares que se encontravam mais no Sabor e no Côa, enquanto os rabões serviam para transportar mercadorias diversas como madeira, seixos e minério. Os valboeiros eram pequenos barcos de pesca mas também faziam transporte de mercadorias e passageiros, adotando, nesse caso, um abrigo – a ‘camareta’. Finalmente as almadias eram barcos de cortiça, que carregavam mercadorias para o Porto (Duarte & Barros, 1997).

Assim, existiam no Douro, além dos barcos rabelos, vários tipos de embarcações, que transportavam pessoas e mercadorias várias, assumindo por vezes designações relacionadas com o tipo de carga e funções desempenhadas, como as barcas taverneiras, de sal, de pesca, de carreto e, as que nos interessam em particular, as barcas de passagem (Filgueiras, 1989).

### **3.1. As barcas do Tua ao Pocinho**

O número de barcas de passagem nesta parte ocidental do Douro Superior não foi sempre o mesmo, entre os finais do século XVIII e os meados do século XX, segundo diferentes fontes, mas a média manteve-se entre sete e oito. De acordo com Soeiro (2003), no ano de 1796 existiam as seguintes barcas de passagem entre a Foz do Tua e o Pocinho: S. Martinho, Poço da Manga, S. Xisto, Barca do Arnoselo, Coleja, Vilarinho da Castanheira, Barca Velha e Pocinho. Carlos d'Abreu (2011) identifica igualmente oito barcas de passagem em finais do século XVIII, mas sem contemplar a Barca da Bouça/Barca Velha e a da Coleja e acrescentando as da Senhora da Ribeirinha e Cadima/Telhada.

Em 1848, na *Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro* do Barão de Forrester, o número aumenta para doze barcas de passagem, somando às anteriores a de Loureiro, Tua, Alegria, Volta d'Andresa, Torrão da Murça e Barca Velha (Fig. 13, 14 e 15). No entanto, faltam as barcas do Saião e da Foz do Sabor, que sabemos já então existirem.

Passados cerca de oito anos, o Relatório do Barão do Valado, de 1857 (Tabela 18) assinala a presença de oito barcas de passagem, nomeadamente: S. Martinho, Baleira, S. Xisto, Arnoselo, Figueiras, Lobasim, Bouça/Barca Velha e Pocinho, faltando, portanto, a barca Loureiro de Tua, Alegria, Coleja, Volta d'Andresa e Telhada. Em 1909 a barca do Pocinho foi desativada face ao pleno funcionamento da ponte ferroviária, desde 4 de Julho desse ano.

De 1944 datam as Folhas nº 129 e 130 da *Carta Militar de Portugal*, na escala de 1/25.000, onde se encontra figurada a área em estudo. Nelas apenas são identificadas quatro barcas de passagem: Barca dos Canais, Barca da Senhora da Ribeira (Vesúvio), Barca da Cadima/Telhada e a Barca do Saião, o que revela um deficiente trabalho de campo e falta de informação. Segundo Soeiro (2003), existiriam sete barcas de passagem ativas entre a Foz do Tua e o Pocinho, em 1962: Foz Tua, S. Martinho, Valeira, Barca dos Canais, Cadima/Telhada, Saião e Barca Velha, faltando a da Senhora

da Ribeira (Vesúvio) e a da Foz do Sabor, segundo outras fontes por nós consultadas. A partir da década de 1960, com a construção das barragens e a utilização dos seus paredões como passagens pedonais e rodoviárias do Douro, as barcas vão deixando de existir e nas folhas da *Carta Militar de Portugal* da década de 1990, apenas encontramos: a Barca dos Canais, a da Senhora da Ribeira (Vesúvio) e a Barca da Cadima/Telhada (Fig. 16), tudo indicando serem estas as que se encontravam ainda em funcionamento.



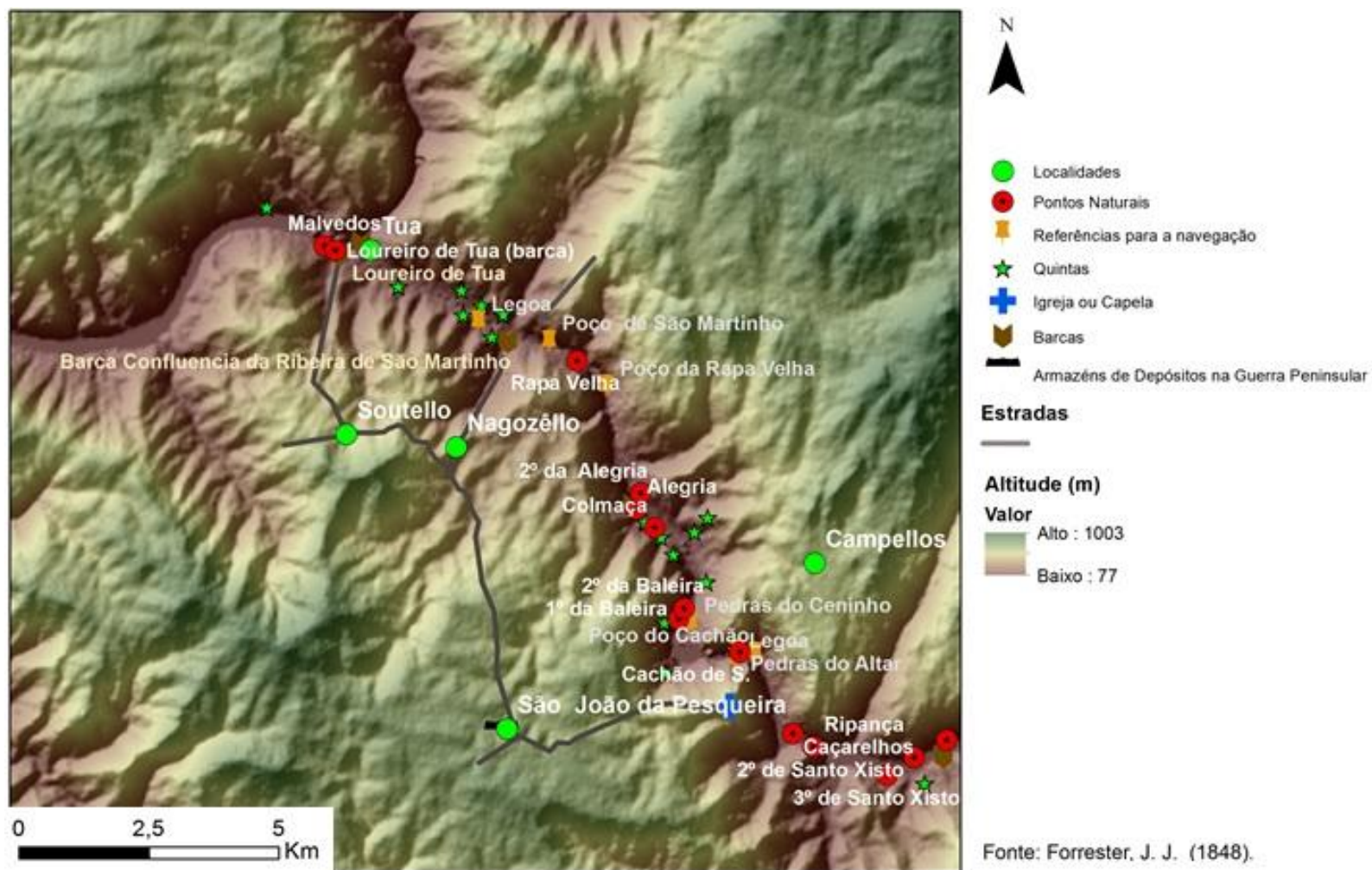


Fig. 13 – O Rio Douro em 1848, segundo o Barão de Forrester: entre o Tua e o Arnozello, inspirada na “Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro”



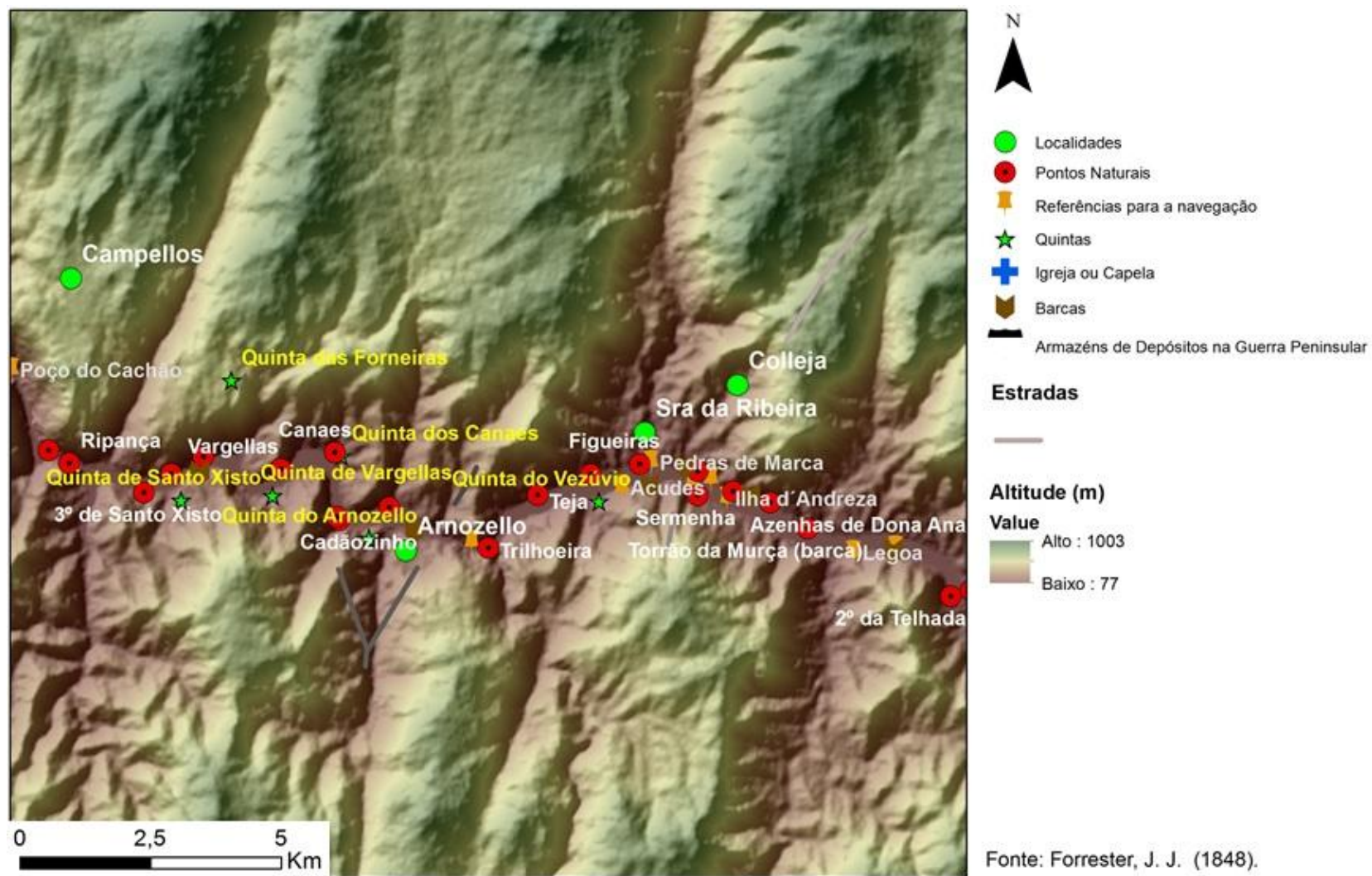


Fig. 14 – O Rio Douro em 1848, segundo o Barão de Forrester: entre a Ripança e a Telhada, inspirada na “Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro”

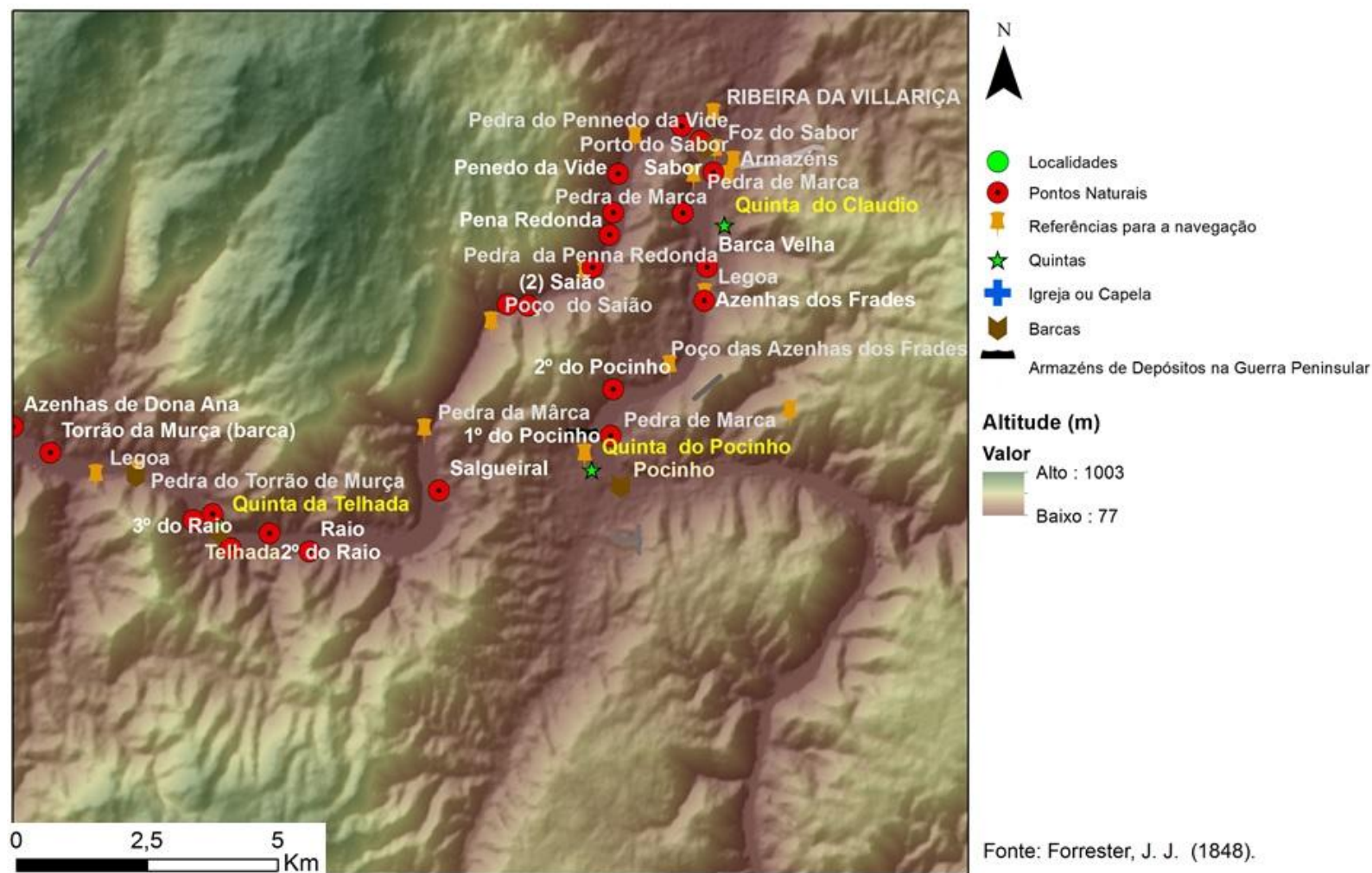


Fig. 15 – O Rio Douro em 1848, segundo o Barão de Forrester: entre a Telhada e o Pocinho, inspirada na “Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro.



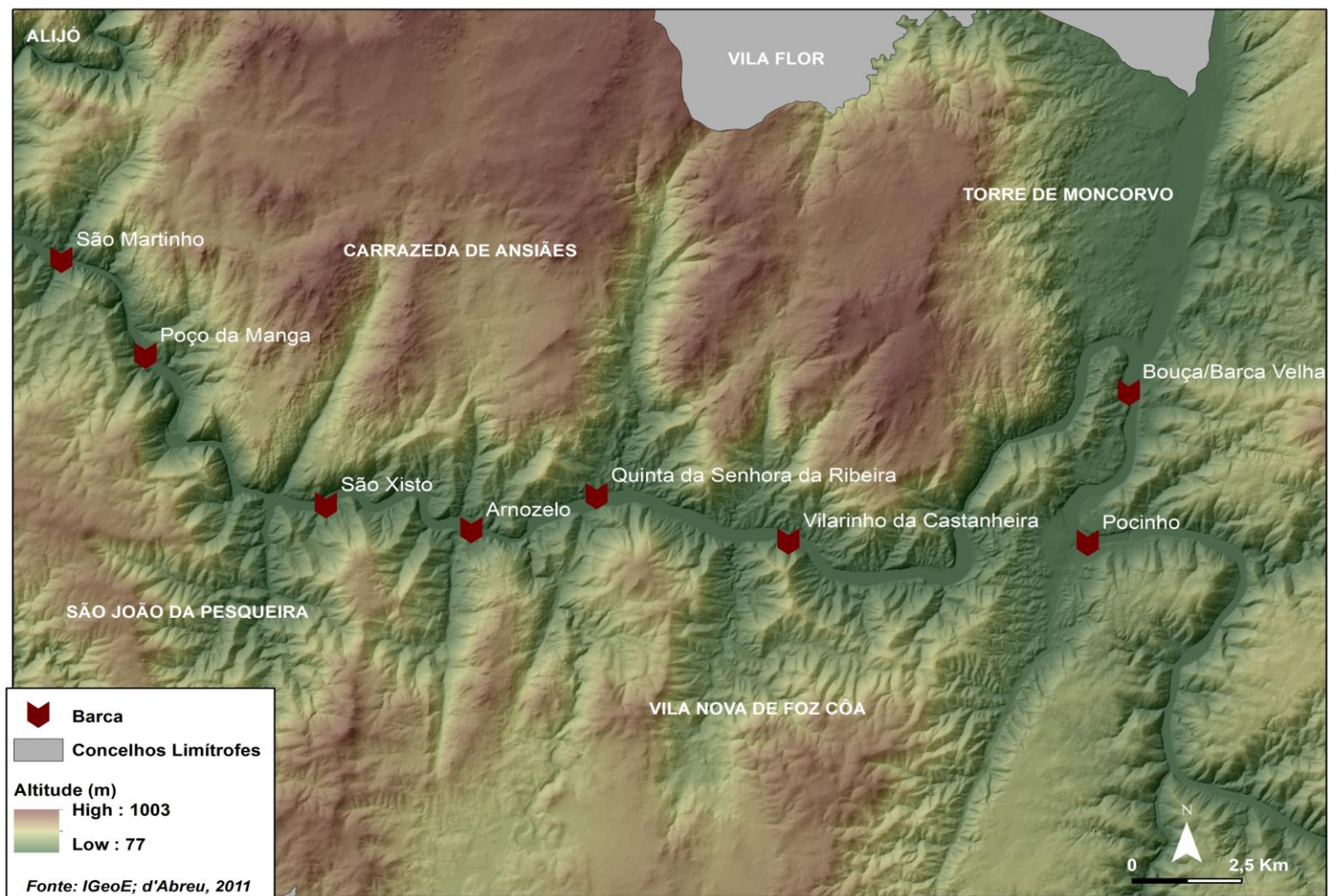


Fig. 16. – Localização das principais barcas de passagem no Douro Transmontano  
(finais do séc. XVIII).

### 3.2. As barcas de Monte Meão

No ano de 1796, existiam 19 barcas que cruzavam o Douro para montante da Régua, destacando-se na área em estudo, as situadas em locais dos concelhos de Torre de Moncorvo, Vila Nova de Foz Côa, Freixo de Numão e Vilarinho da Castanheira (Fig. 17). Quando o Barão de Forrester elaborou a *Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro*, publicada em 1848, registou 48 barcas de passagem. Mas seriam mais, já que no ano seguinte foram contabilizadas cerca de 57 (Abreu, 2011, p. 221). Algumas delas funcionaram até à segunda metade do século XX.

No entanto, com a construção das pontes e barragens hidroelétricas ficaram asseguradas as passagens, para além de muitos dos antigos locais onde as barcas funcionavam terem ficado submersos, nomeadamente pequenos portos fluviais e cais construídos pela Companhia dos Vinhos do Alto Douro, como foram o caso do porto do Pocinho, da Barca Velha/ Bouça e de Vilarinho da Castanheira-Lobazim), onde se fazia a passagem das mercadorias dos carros de bois para os barcos e vice versa.” (Abreu, 1994/1998, p. 125).

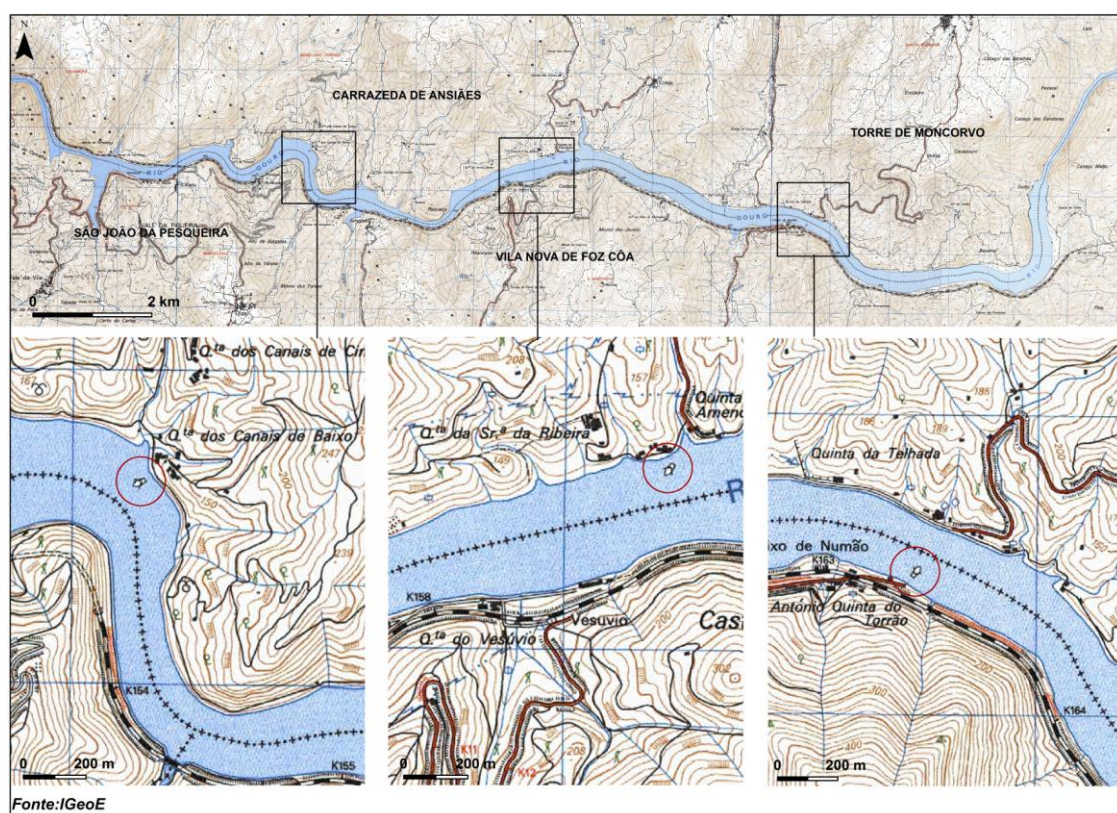


Fig. 17 – Barcas de passagem representadas na folha nº 129 da Carta Militar de Portugal (1994).



O nosso estudo centra-se sobre 5 barcas de passagem situadas nos concelhos de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Coa, designadamente: Cadima/Telhada, Saião, Foz do Sabor, Bouça/ Barca Velha, Pocinho, nestas barcas em torno do meandro de Monte Meão, passaram os viajantes que vinham de Sal ao longo do eixo viário paralelo à grande falha geológica da Vilariça e se dirigiam para Trás-os-Montes: Mogadouro - Miranda do Douro - Macedo de Cavaleiros – Bragança ou Mirandela – Chaves.

Uma das questões que nos chamou desde logo a atenção foram as rivalidades entre os concelhos na disputa pela jurisdição sobre as barcas de passagem. Com efeito, há registos, desde o período medieval, de problemas entre os concelhos de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa, nomeadamente pela disputa da importante e muito lucrativa barca do Pocinho (Soeiro, 2003; Carqueja, 2007). Torre de Moncorvo irá quase sempre ganhar as contendas, decidindo os vários monarcas a favor deste concelho (d'Abreu, 2006, p. 52). Dos conflitos entre estes concelhos temos notícia em 1302, queixando-se ambos a D. Dinis, particularmente Vila Nova de Foz Coa, que reivindicava a *meiadade* (metade) da barca do Douro (Pocinho), já que esta se encontrava estabelecida no seu território. No entanto, o monarca e os Ouvidores da Corte decidiram a favor de Moncorvo, considerando que o seu termo englobava também a margem sul do rio Douro (Abreu, 1994/1998, p. 129). No final do século XIV, Vila Nova de Foz Côa chega mesmo a ser anexada a Torre de Moncorvo. Assim, ao longo dos séculos, os dois concelhos vão degladiar-se pela barca do Pocinho, uma das grandes fontes de rendimento dos cofres de Moncorvo, até aos últimos anos da sua existência (Abreu, 2011, p. 239).

Já no século XX surge uma questão similar com a Barca da Cadima/Telhada, porque a Câmara Municipal de Carrazeda de Ansiães arrematava e explorava esta barca, mas na verdade cabia a Torre de Moncorvo a sua posse<sup>8</sup>. A barca exercia a sua atividade em Lobazim, dentro dos limites do concelho de Carrazeda, mas era explorada de forma ilegal, segundo Moncorvo, porque deveria funcionar a cerca de duzentos metros do local, para montante, já no concelho de Torre de Moncorvo (freguesia da Louza), estabelecendo ligação com estação de Freixo de Numão - Mós do Douro, na margem sul. Assim se explica o facto da Barca da Cadima apenas aparecer em 1922 nos *Livro de Registo de Editais de Torre de Moncorvo*.

---

<sup>8</sup>. “Acta da sessão ordinária da Comissão Executiva de 10 de Fevereiro de 1922”: AMTM – *Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal, 1920 – 1924*- Fls. 73-74 (Doc. Nº 3).

### 3.3. As Posturas das Barcas

Uma parte substancial do nosso estudo encontra-se baseada na documentação que consultámos no Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo, como referimos, e entre ela, as Posturas das Barcas de passagem no Douro, que regulavam o seu funcionamento. É aqui que encontramos os registos das arrematações bem como o seu valor, como se processava a distribuição dos quantitativos arrecadados, os preços praticados nas travessias e também os direitos e deveres dos barqueiros.

Tendo em conta o nosso âmbito cronológico, a primeira postura da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo foi aprovada a 15 de Julho de 1843, regulando as barcas de passagem do concelho até finais do século XIX<sup>9</sup>. Nela se define uma série de normas acordadas entre Moncorvo e os concelhos de Almendra (hoje apenas freguesia) e Vila Nova de Foz Côa, organizando os portos fluviais do Douro onde se encontravam a Barca da Bouça/Barca Velha, a Barca do Pocinho e também a Barca do Côa, para montante, e estipulando o rendimento de cada barca, a ser distribuído pelos três concelhos. Almendra recebia o menor valor, Vila Nova de Foz Côa metade das três barcas, e Torre de Moncorvo o restante. O conserto das barcas ficava a cargo dos municípios, consoante a proporção do rendimento obtido.

No que toca ao transporte de pessoas, mercadorias e animais (e dos carros que estes puxavam), os preços variavam: uma pessoa podia pagar 20 reis, o gado miúdo 5 reis, os animais de maior porte ou que iam carregados pagavam entre os 50 e os 100 reis, enquanto aos carros de bois eram cobrados de 160 a 240 reis, consoante estivessem vazios ou com mercadorias<sup>10</sup>. Note-se ainda que as pessoas que utilizassem a barca para irem trabalhar nas quintas situadas nas margens, pagavam somente metade da taxa, regra que iria manter-se ao longo do tempo e para todas as barcas mencionadas nas várias posturas.

Outro aspeto relevante nos autos de arrematação do Município de Moncorvo, era o facto de entre as 10.00 horas da noite e as 3.00 horas da manhã ser obrigatório pagar o dobro pela passagem<sup>11</sup>. E em todas as posturas consultadas encontramos igualmente várias notas que explicam as variações de preço. Por exemplo, existe frequentemente um artigo que tem em conta a época das cheias, em que se cobra o dobro do preço das

---

<sup>9</sup>. “Auto de Camara de 15 de Julho de 1843”: AMTM – *Livro das Atas da Câmara – 1842 – 1850* – Fls. 21v – 24v (Doc. Nº 7).

<sup>10</sup>. Idem, *ibidem*.

<sup>11</sup>. AMTM – *Livro dos termos das arrematações, 1902- 1904* – Fls. 4v – 5v.

passagens, ou mesmo as proíbe em caso de perigo, como acontece nas posturas da Barca do Pocinho e da Barca da Bouça.

Para além disso, definia-se quem podia circular livremente nas barcas, ou seja, os que estavam isentos de pagamento: “Que os direitos de paçagem sejam iguais para todos os paçageiros excepto para os Militares em serviço, correioz e maiz pessoaz empregadas em serviço publicos, porque estes não pagarão causa alguma.”<sup>12</sup>. Esta norma manteve-se até as barcas deixarem de funcionar, aplicando-se em todas as que estudamos, embora com ligeiras modificações. Por exemplo, no auto de arrematação da Barca da Bouça, de 23 de Novembro de 1902<sup>13</sup>, salienta-se que ficam isentos de pagamento os empregados dos correios, os empregados de serviços fluviais e marítimos, polícia civil e praças de fronteira quando em serviço público.

Como referimos, as posturas especificavam também os direitos e deveres do barqueiro. Este era obrigado a passar todo o viajante pela ordem de chegada ao porto ou cais, devendo respeitar os preços pré-definidos e a lotação da barca e só podia recusar a travessia se ocorresse um temporal. O barqueiro estava proibido de ‘insultar’ os seus passageiros ou utilizar palavras menos apropriadas. Se fosse acusado de algum tipo de ‘abuso’ podia ser alvo de uma queixa, mas esta só seria formalizada se os ‘queixosos’ pudessem comprovar a ocorrência<sup>14</sup>. No caso de barcas particulares teriam igualmente de pagar uma percentagem do seu lucro, dentro dos limites dos três concelhos<sup>15</sup>. Se os arrematantes não respeitassem os requisitos anteriores, a Câmara Municipal de Torre de Moncorvo podia rescindir os contratos ou obrigar os barqueiros a pagar uma multa.

Nos rios afluentes, normalmente, pagava-se metade dos preços praticados pelas barcas do Douro, mas não há uma norma clara sobre este assunto. Na primeira postura da Barca da Foz do Sabor, datada de 1877<sup>16</sup>, consta que cada pessoa pagava 40 réis, animais de grande porte 100 réis e os carros de bois, entre 200 e 300 réis, consoante estivessem descarregados ou carregados. Os preços praticados eram assim superiores quando comparados com as barcas do Douro mas, em 1883, os autos de arrematação expressam algumas alterações à tabela anterior: o preço por pessoa seria de 20 réis e o

---

<sup>12</sup>. “Auto de Camara de 15 de Julho de 1843”: AMTM – *Livro das Atas da Câmara – 1842 – 1850* – Fls. 21v – 24v (Doc. Nº 7).

<sup>13</sup> AMTM – *Livro dos termos das arrematações, 1902- 1904* – Fls. 4 v – 5.

<sup>14</sup>. Artigo 161: Acta de sessão extraordinária da Camara em 20 de Novembro de 1889: AMTM – *Livro das Atas da Câmara - 1888 – 1890* - Fls. 56v e 59v (Doc. Nº 15).

<sup>15</sup>. “Auto de Camara de 15 de Julho de 1843”: AMTM – *Livro das Atas da Câmara – 1842 – 1850* – Fls. 21v-24v.

<sup>16</sup>. “Acta da sessão da Camara de 5 de Julho de 1877”: AMTM – *Livro das Atas da Câmara – 1872 – 1877* – Fl. 196v (Doc. 9).

dos animais maiores 30, se a barca andasse à corda, mas quando navegava a remos, o preço duplicava. Quando ocorressem cheias, praticava-se o triplo do primeiro preço.

A postura de 1889<sup>17</sup>, já a linha do Douro funcionava normalmente, promove a atualização da tabela de preços de passagem nas barcas da Bouça/Barca Velha e do Pocinho, a pedido dos comerciantes e industriais da vila de Torre de Moncorvo, pedido igualmente recebido na Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa. Esta tabela substituíra a definida em 1843, mantendo no entanto os preços da travessia por pessoa (20 réis), reduzindo, em algumas situações, os valores cobrados para animais. Estipula-se também que se registem preços sobre mercadorias que constituíam novos produtos nas barcas do Douro, como a lã, o trigo e o arroz. Estes produtos aparecem na postura de 1889 talvez devido à chegada do comboio, que transportava mercadorias diferentes, tal como a 18 de Dezembro de 1892 é definida a taxa cobrada pelo transporte de um carro (170 réis)<sup>18</sup>.

Por coincidência é publicada no dia seguinte, legislação sobre normas a cumprir pelos barqueiros e pelas barcas, designadamente a obrigatoriedade de terem matrícula e estarem identificadas, assim como ‘afixarem’ a sua tabela de preços, exigindo-se aos barqueiros uma licença para poderem navegar. Além do mais, as embarcações eram obrigadas a estar no seu respetivo cais. Relativamente aos utentes, estabelecia-se a proibição de passagem ‘a pé’ pelos rios e canais, sendo-lhes aplicada uma multa se não utilizassem os devidos locais e meios de passagem: pontes, barcas de passagem, caminhos e portos. Data de 1894 o registo da última postura municipal do período monárquico relativa aos preços a praticar nas barcas do Pocinho e da Bouça<sup>19</sup>.

No livro dos Arrendamentos da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo, uma pequena postura refere que, entre 1895 e 1896, existiram duas barcas permanentes no serviço da travessia do Douro, uma destinada a mercadorias e outra ao transporte de pessoas.<sup>20</sup>

No auto de arrematação da barca do Pocinho, a 9 de Novembro de 1908, refere-se que quando a ponte ferro-rodoviária for aberta, a barca deixará de existir, e o seu

---

<sup>17</sup>. Acta da Sessão Extraordinária da Câmara Municipal em 29 de Maio de 1889”: AMTM – *Livro das Atas da Câmara – 1888 – 1890* – Fls. 34 – 35 v (Doc. Nº 14).

<sup>18</sup>. “Acta da sessão extraordinária da Câmara Municipal em 18 de dezembro de 1892”: AMTM – *Livro das Atas da Câmara – 1890 – 1894* – Fl. 53 (Doc. Nº 17).

<sup>19</sup>. “Acta da Sessão de Câmara em 8 de Dezembro de 1894”: AMTM - *Livro das Atas da Câmara - 1890-1894*, Fl. 100 (Doc. 18).

<sup>20</sup> Ver Artigo 2º: AMTM - *Livro de Arrendamentos da Câmara – 1884 – 1899*, Fls. 119v e 125 (Doc. Nº 19 e 20).



arrematante, Júlio António Reino, será reembolsado. No entanto, este teria de cumprir as condições então fixadas: pagamento de quatro prestações trimestrais; respeitar os preços de passagens das posturas; passar livremente empregados dos canais, serviços fluviais e maremotos, polícia civil e praças ou serviço público; garantir o funcionamento da barca de dia e de noite, duplicando o preço noturno<sup>21</sup>.

Pela Acta da sessão da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo, de 7 de Agosto de 1919, damo-nos conta que as normas sobre as barcas camarárias se mantêm, pese a diferença da moeda (agora em escudos). Podemos dizer que apresentam muitas semelhanças com as de 1889. O que encontramos de novo refere-se às pessoas que possuam barco privado: podem usá-lo para transportar a sua família e gado<sup>22</sup>, sendo-lhes aplicada uma multa de 4\$00 a 5\$00 se fizerem serviço de travessia a não familiares. Define-se ainda que o barqueiro não pode declinar o pedido daqueles que querem passar na barca, excepto durante a noite, em que só será obrigado em caso de absoluta necessidade ou por causa dos horários do comboio.

De 1922 data uma nova postura destinada às barcas da Bouça, Cadima/Telhada e Foz do Sabor<sup>23</sup>, a que se segue a de 2 de Dezembro de 1926 onde são englobadas mais barcas<sup>24</sup>. Divulga esta um aumento de preços que se relacionará com a crise económica, destacando-se uma grande diferença entre os valores das barcas do rio Douro e do rio Sabor, que tinham preços inferiores. As cargas mais pesadas pagavam obviamente uma taxa maior e assegurava-se o dobro dos preços durante as cheias, definindo-se inclusivamente que locais teriam de ser atingidos para que pudessem ser cobradas taxas acrescidas. Por exemplo, no caso da barca da Cadima/Telhada, refere-se que o caudal ‘normal’ do Douro não deve passar a Fraga do Pastor, mas se o rio subir até ao sítio de Figueira (que está sobre uma fraga no prédio do Doutor Manuel da Costa Pissarro), o preço da travessia terá um aumento de 50%, sendo o dobro quando passar acima do sítio referido.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup>. Auto de arrematação das barcas do Pocinho e Bouça para 1909: AMTM - *Livro de Autos de arrematação – 1908 – 1909* - Fls. 10v – 12 (Doc. Nº 21).

<sup>22</sup>. “Acta da sessão da Comissão Administrativa em 7 d’agosto de 1919”: AMTM – *Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara – 1916 – 1920* (Doc. Nº 22).

<sup>23</sup>. Acta da sessão ordinária da Comissão Executiva de 8 de Dezembro de 1922: AMTM – *Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal – 1920 – 1924* – Fls. 113 – 113v (Doc. Nº 23).

<sup>24</sup>. “Acta da Sessão Ordinária da Comissão Administrativa de 2 de Dezembro de 1926: AMTM – *Livro das Atas da Comissão executiva e administrativa da Câmara Municipal – 1924 – 1927* - Fls. 165– 166 (Doc. 24).

<sup>25</sup>. Ver Artigo 21º da “Acta da Sessão Ordinária da Comissão Administrativa de 2 de Dezembro de 1926”: AMTM – *Livro das Atas da Comissão executiva e administrativa da Câmara Municipal – 1924 – 1927* – Fls. 165– 166 (Doc. Nº 24).

A última postura municipal a que acedemos, data de 21 de Fevereiro de 1968, relativa à Barca da Foz do Sabor<sup>26</sup>. Como seria de esperar, regista um aumento de preços em comparação com a anterior, mas esta postura aplicou-se apenas durante os poucos anos de vida que restariam a esta barca. Qualquer pessoa pagava um escudo para fazer a travessia, mantendo-se a duplicação do preço durante as cheias e para as passagens noturnas, enquanto os pastores, agricultores e trabalhadores rurais com terrenos na margem oposta continuavam a pagar metade dos preços praticados. Chegava ao fim um longo ciclo na história dos transportes em Portugal.

### **3.4. As Barcas da Câmara de Moncorvo**

#### **a) A Barca da Cadima ou Telhada**

A barca da Cadima ou da Telhada (por ter próxima a Quinta da Telhada), que a média distância estabelecia a ligação entre Vila Flor e Meda, situava-se na margem direita do rio Douro, na freguesia da Lousa (Torre de Moncorvo). A margem oposta do Douro faz parte da antiga freguesia de Mós (Vila Nova de Foz Côa) e nela se localiza a estação de Freixo de Numão - Mós do Douro, já que o limite da freguesia de Freixo de Numão, do mesmo concelho, vem terminar no Douro, muito próximo da estação. (fig. 18). Terá sido em função da construção do caminho-de-ferro e da estação que a barca “migrou” no vale, um pouco para montante. Antes, estaria localizada mais para oeste, controlada pelas freguesias (antigos concelhos) de Vilarinho da Castanheira (Carrazeda de Ansiães) e de Freixo de Numão (Vila Nova de Foz Côa), daí também ser associada a esses topónimos. Em 1846, as suas receitas eram partilhadas entre aqueles dois antigos municípios, extintos nas reformas administrativas liberais (Coixão e Naldinho, 2014, p. 53 e 54). À escala local, utilizavam a barca da Cadima/Telhada as populações de Vilarinho da Castanheira, Lousa, Mós, Murça, Santo Amaro, Freixo de Numão, Touça e Seixas.

---

<sup>26</sup>. “Acta da Reunião Ordinária da Camara Municipal Realizada em Dezanove de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e oito”: AMTM – *Livro das Atas da Câmara – 1965 – 1968 – Fls. 158– 159 v* (Doc. Nº 27).

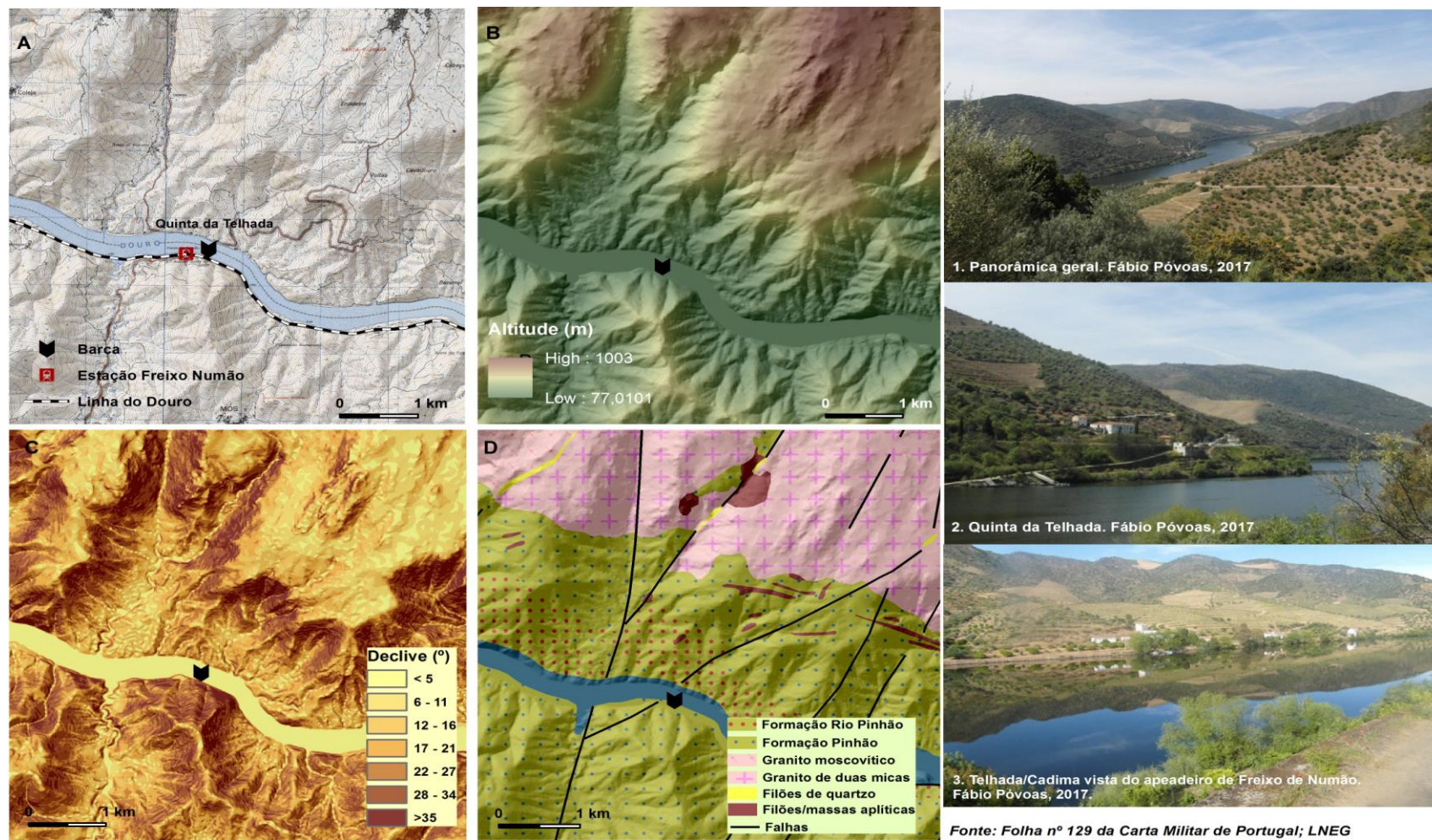


Fig. 18 – Localização e enquadramento da Barca da Cadima/Telhada. A. Folha n 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia.

Quando em 1887 o comboio chegou a esta estação a barca passou a ter muito movimento de pessoas, animais e mercadorias. As povoações mais próximas puderam usufruir dos novos produtos que chegavam, assim como foi possível escoarem através dela os produtos locais.

Na primeira metade do século XX as quintas do Douro, entre elas a da Telhada, prosperavam com as plantações de vinha, oliveira, amendoeira e figueira, levando à construção de armazéns (pertença de ingleses), um dos quais situados em Cadima, que funcionaram até à década de 1970. A sua desativação esteve em parte associada à ideia de fazer uma ponte sobre o Douro, neste local. Como se pode observar na fig.18, a travessia da barca enquadra-se numa área de relevo extremamente acidentado, com um desnível superior a 700m e fortes declives. Mas note-se que a passagem fluvial aproveita um estreitamento do canal e como local de atracagem uma área de rechãs aplanadas que se desenvolvem na foz de uma série de pequenos afluentes do Douro, de encaixe marcado pela tectónica e cujas bacias são particularmente visíveis na Fig. 18 C. O substrato geológico (Fig. 18 D) é marcado, sobretudo, pelas formações do Pinhão (margem sul) – constituída por filitos cloríticos e metaquartzos de Câmbrio Inferior - e do Rio Pinhão (margem norte) - metagrauvas com intercalações de filitos e microconglomerados do Neo-proterozoico - afectados por falhas NNE tardi-hercínicas (Silva, Rebelo e Ribeiro, 1989; Custódio e Campos, 2002).

A primeira referência à arrematação da barca da Cadima/Telhada surge nos *Livros de Editais* da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo, em 1922. Os arrematantes e os barqueiros eram na sua maioria oriundos de Cadima, como foi o caso de João Lemos (comerciante) ou Daniel António (barqueiro de profissão), enquanto que os fiadores eram da Lousa, Cadima e também da margem sul do Douro (cf. Tabelas nº 19 e 20). A barca constituía uma boa fonte de rendimento devido ao movimento diário de pessoas, animais e mercadorias, pela proximidade dos núcleos populacionais importantes como Lousa e Vilarinho da Castanheira, para norte, e Mós e Freixo de Numão, para sul. Daí que os valores da arrematação fossem então consideráveis. Nos *Livros de Editais* há alguns anos sem registo de ter sido arrematada. Durante o Estado Novo, até 1951, chegou a atingir valores acima de 1.000 escudos, mas na última informação existente, o seu valor desceu drasticamente para 50 escudos, em 1961 (Tabela nº 19).

A partir de então as referências a esta barca aparecem nos *Livros das Atas* da Câmara, sendo colocada em hasta pública até 1973 (Tabela nº 20). Desconhecemos o ocorrido posteriormente, pela falta de registos documentais. No entanto, segundo

Tavares (1995), na década de 1990 os habitantes da Lousa que pretendessem apanhar o comboio na estação de Freixo de Numão-Mós do Douro podiam combinar a passagem com o barqueiro.

A Barca da Cadima/Telhada era grande e em madeira, evoluindo ao longo tempo. Segundo um dos nossos entrevistados, em meados do século passado, tinha cerca de 8 metros de comprimento, era movida a remos e tinha uma espadela, transportando cerca de 20 a 30 pessoas. Para fazer a travessia e devido às correntes, tinha que ‘subir’ o rio para depois ‘descer’ em direção à margem sul, encontrando-se normalmente atracada no sítio da Pescoça ou perto da estação de Freixo de Numão - Mós do Douro (Abreu, 2006, p. 125).

Nas décadas de 1920/30 existia um entreposto comercial em Cadima. As mercadorias eram trazidas por comboio até à estação de Freixo de Numão-Mós do Douro e depois transportadas pela barca da Cadima/ Telhada para a margem norte. Mas esta era também utilizada pelos trabalhadores das quintas mais próximas situadas nos dois lados do rio, assim como por agricultores, proprietários de terrenos do ‘outro lado’. O volume de passageiros aumentava nas travessias feitas aquando das feiras de Freixo de Numão e Vilarinho da Castanheira ou durante as festas das Mós ou Santo Amaro (Tavares, 1999; Abreu, 2012)<sup>27</sup>.

Relativamente à travessia de animais (que no Verão e antes da barragem ser construída era apeada, através de um pequeno estreito), machos e mulas chegavam carregados com tambores de azeite, arcas de louça, fardos de tecidos, canastras de uvas, sacos de açúcar e as engoretas de almude com vinho. A barca da Cadima/ Telhada, conseguia transportar cerca de 4 a 5 muares, servindo igualmente para passar gado miúdo, em particular, rebanhos de ovelhas.

No que diz respeito às acessibilidades, existiam alguns caminhos ‘carroçáveis e muitos caminhos de pé posto. Entre Lousa e a Quinta da Telhada encontramos um deles, já mencionado em 1790 (cf. Tabela nº 14, em anexo). A partir de Pinhal do Douro e Vilarinho da Castanheira, outros caminhos direcionavam-se para o cais do Lobazim e, a partir daí, para a barca da Cadima. Na margem sul existia um carreteiro que ligava

---

<sup>27</sup>. Leonardo (2013, p. 78) dá conta de um interessante percurso realizado por quem querendo deslocar-se ao longo da margem norte do Douro, o cruza duas vezes: “Deixamos nota da informação da Dra. Casimira Machado Leonardo (n. 1918), natural de Larinho (Torre de Moncorvo), que se deslocava frequentemente desta localidade para a Lousa (Torre de Moncorvo), dado ser a terra materna. O percurso que geralmente efetuavam consistia em deslocarem-se com animais até ao Pocinho [cruzando o Douro], embarcava no comboio até à estação de Freixo de Numão, passando aí o rio Douro pela barca, subia depois até à Lousa pelo caminho existente. A jornada durava quase um dia (...)”.

Mós ao cais de Murça, passando pelo local onde seria construída a estação de Freixo de Numão, percurso igualmente já referido em 1790 (Tabela nº 15). Mas, a fixação de uma estrutura viária sólida tardará muito tempo. Em 1932, o Visconde de Alcobaça refere ainda não existir uma estrada para a estação de Freixo de Numão - Mós do Douro, o que só acontecerá anos depois, com a construção da Estrada Nacional 324.

Se o comboio teve efeitos positivos, a verdade é que também facilitou o êxodo e a emigração da população de locais como a Lousa, Pinhal do Douro ou Vilarinho da Castanheira. Mas esse é um fenómeno que não se deve exclusivamente à evolução das redes de transportes mas também aos contextos históricos, económicos e sociais.

Consideramos que ainda hoje faria sentido a existência de uma ligação fluvial entre Cadima e o apeadeiro de Freixo de Numão-Mós do Douro. Na verdade, a população da margem norte que reside mais próxima do rio e que pretende deslocar-se à cidade da Régua ou ao Porto tem de ir de autocarro ou apanhar o comboio na Estação do Tua, o que acresce o tempo e custo do seu percurso.

#### **b) Barca do Saião**

A barca do Saião situava-se num pequeno aglomerado de pescadores, mas que desde há 40 anos se encontra submerso pela albufeira da barragem da Valeira. Junto à atual margem do Douro existe hoje, como Saião, um conjunto de casas, algumas desabitadas, outras de veraneio, poucas ocupadas por quem cuida ainda da horta e do pomar e recebe os turistas pescadores.

A barca do Saião que servia localmente a ligação entre as povoações de Lousa, na margem norte, e Santo Amaro e Pocinho, na margem sul, começou a funcionar em 1818, a pedido dos moradores da Lousa (Abreu, 2011, p. 236), tendo sobrevivido até 1973. Como se pode observar na Fig. 19, o local de passagem aproveita a saída de uma secção estreita e rectilínea do rio, enquadrada por altitudes que variam entre os 110 e os 830m (Santa Bárbara, Lousa) e vertentes de forte declive (Fig. 19 B e C), formando uma ‘garganta’ cujo condicionamento tectónico é evidente (Fig. 19 D). Nesta área observa-se o contacto entre rochas granitóides hercínicas de duas micás (Granito de Quinta do Vale de Meão e Granito da Quinta das Vinhas) e a Formação metassedimentar do Pinhão (Silva, Rebelo, & Ribeiro, 1989; Custódio & Campos, 2002).



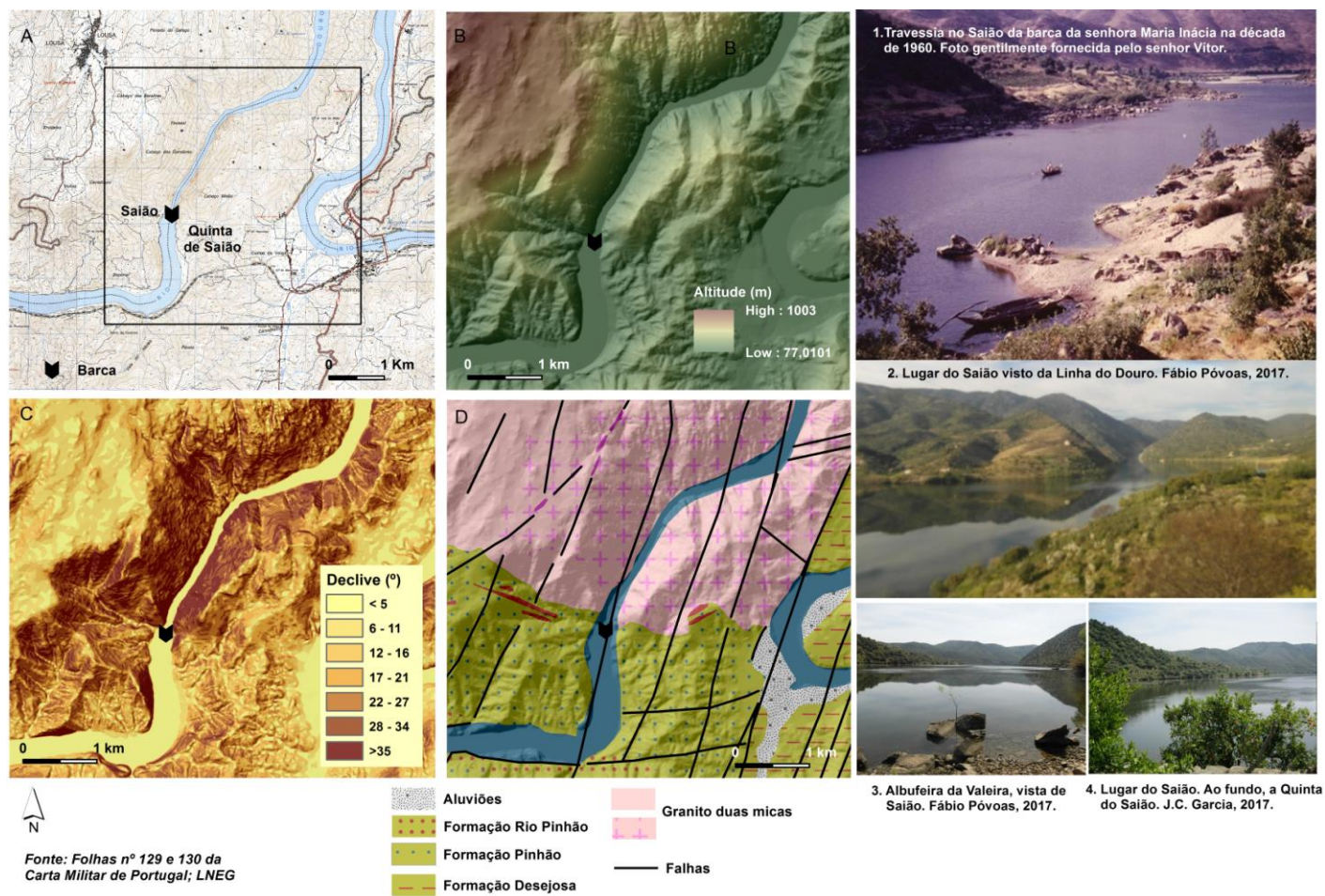


Fig. 19 – Localização e enquadramento da Barca de Saião. A. Folha n 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia

Nos Autos de Arrematação existentes no Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo existe informação sobre esta barca entre 1902 e 1962 (Tabela nº 21). Os valores eram mais baixos em comparação com a da Cadima, o que mostra que era considerada menos importante, já que não tinha ligação direta a nenhuma estação da linha do Douro. Durante a Monarquia a arrematação variou entre 15.500 réis (em 1903) e 30.000 réis (1904), descendo a 2.000 réis em 1908, mas desconhecemos se a barca foi arrematada durante a Primeira Republica. A informação camarária ‘reaparece’ somente na Ditadura Militar (120 escudos), a que se segue um novo período sem registo – pelo que não sabemos se esta barca terá funcionado –, que é retomado no Estado Novo. Os valores de arrematação começam a descer a partir de 1937 até ao último registo em 1962, chegando aos 10 escudos (Tabela nº 21).

Os arrematantes desta barca eram na sua maioria oriundos da Lousa e do próprio lugar do Saião, sendo o principal Eugénio Augusto Tafula, que deteve a barca entre 1936 e 1954. No que diz respeito aos fiadores, eram do lugar do Saião, Lousa, Foz do Sabor, Torre de Moncorvo e Cabeça Boa, assumindo destaque José Luís Tavares<sup>28</sup>. À semelhança do ocorrido com as outras barcas, também no Saião a gestão da barca era resolvida localmente. Esta barca teria como último arrematante D. Maria Inácia Carvalho, que a deteve entre 1959 e 1962, sendo seu fiador Luís Cardoso Relhas. Embora 1962 seja a data do último registo ‘oficial’, foi-nos referido por um dos entrevistados, que na década de 80 esta barca ainda funcionava (Tabela nº 22).

A barca do Saião era uma barca de madeira de razoáveis dimensões, movida a remos e com espadela. Funcionava diariamente mantendo-se sempre no mesmo local de atracagem, residindo a maior parte dos seus barqueiros no lugar do Saião. Era principalmente utilizada por trabalhadores das Quintas do Saião e de Vale Meão, servindo igualmente de passagem para o Pocinho e Vila Nova de Foz Côa, onde as pessoas da margem norte iam à feira (Tavares, 2017, p. 113). Segundo um dos nossos entrevistados, os moradores da Lousa que trabalhavam nas quintas referidas utilizavam a barca, que servia igualmente os habitantes de Santo Amaro (Vila Nova de Foz Coa), mas também transportava animais e vinho.

---

<sup>28</sup> José Luís Tavares foi também fiador de outras duas barcas de passagem: Barca da Bouça/Barca Velha e Barca da Cadima/Telhada.



A barca do Saião tinha poucas acessibilidades, o que ainda hoje se verifica para chegar ao lugar. Com efeito, na Folha nº 130 da *Carta Militar de Portugal*, na escala 1/25.000, de 1944 (cf. Fig. 4 (anexos)) pode observar-se que a maior parte dos caminhos que ligavam à barca eram de pé posto, e mesmo na edição de 1995 (cf. fig. 8 (anexos))) as várias estradas figuradas são de terra batida, como ainda hoje, correspondendo ao aproveitamento dos antigos caminhos.

A construção da barragem da Valeira, que submergiu terrenos agrícolas e os fogos do lugar do Saião, está provavelmente na base da desativação desta barca de passagem, transformando este local num ‘espaço de memória’, com poucas casas e ao que parece desabitado grande parte do ano.

### **c) Barca da Foz do Sabor**

Uma interessante referência ao primitivo núcleo da Foz do Sabor, junto à confluência desse rio com o Douro, é feita pelo Visconde de Vila Maior, natural de Moncorvo, no início do século XIX. À pequena povoação há que acrescentar Cabanas de Baixo e Cabanas de Cima. A fertilidade dos solos nesta parte terminal do vale advém, especialmente, do aluvião acumulado pelas cheias e pelo particular fenómeno da “rebofa”, que ocorre quando a forte corrente do Douro não permite o escoamento do caudal dos afluentes, provocando uma subida do nível das águas nos vales adjacentes. Com o estabelecimento oficial da barca, junto à foz, nas duas margens do rio Sabor, começaram a surgir alguns armazéns de mercadorias, recebendo os da margem direita produtos dos concelhos de Bragança, Mirandela, Vinhais, Vila Flor, Alfandega da Fé e Macedo de Cavaleiros, que eram transportados pelo caminho da Vilariça, enquanto os da margem esquerda recebiam produtos dos concelhos de Freixo de Espada-a-Cinta, Torre de Moncorvo, Vimioso, Miranda do Douro e Mogadouro (Tavares, 2017, p. 113). Localmente a barca servia as povoações de Cabeça Boa, Horta da Vilariça e Torre de Moncorvo.

Não obstante existirem pontes em madeira sobre o rio Sabor, estas eram pouco seguras e ficavam frequentemente inoperacionais durante o inverno. A ponte mais utilizada para as mercadorias pesadas era a da Portela (hoje submersa). Atendendo aos meios de locomoção existentes e às estradas serem más, as povoações próximas da Foz do Sabor preferiam a barca.

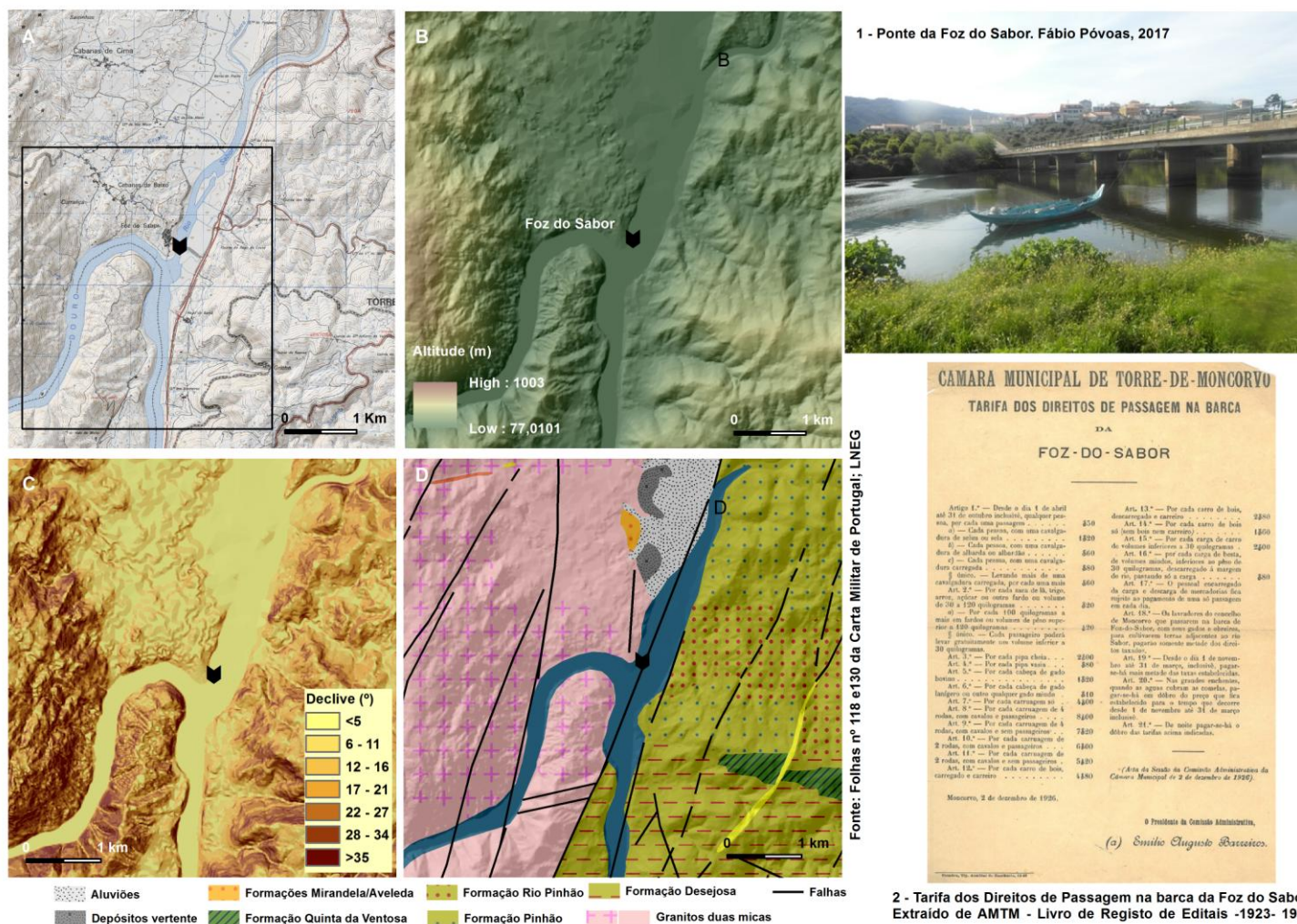


Fig. 20 – Localização e enquadramento da Barca de Foz do Sabor. A. Folhas nº 129 e 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia-

Sob a jurisdição do município, a barca da Foz do Sabor começou a funcionar em 1826, “por requerimento de João António Ferreira Henriques (...) solicitação [que] foi satisfeita com a importante condição de os habitantes da vila [de Torre de Moncorvo] e termo não paga[rem] as passagens” (Leonardo, 2013, p. 89). Atracava habitualmente junto aos armazéns da povoação, fazendo a ligação entre as duas margens do Sabor, pertencentes ao concelho de Torre de Moncorvo. Segundo os Autos de Arrematação e as Atas da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo, manteve-se ativa por quase um século, desde 1877 até 1975 (Tabelas nº 23 a 25).

A última arrematação foi feita por José Cardoso Relhas. Na Foz do Sabor deram-nos preciosas informações, entre elas a de que a barca mudava de sítio consoante as enchentes, mas localizava-se preferencialmente onde está a actual ponte da Foz do Sabor, numa área de relevo ‘suave’, onde se forma uma pequena área aplanada de depósito fluvial.

A litologia é distinta nas duas margens, correspondendo na direita a granitos de duas micas sin-orogénicos (Custódio e Campos, 2002, p. 36), com destaque para o designado Granito de Estevais-Cabanas de Baixo, que “aflora em extensas áreas, constituindo várias manchas, muitas vezes rejeitadas por falhas regionais” (Silva, Rebelo e Ribeiro, 1989, p. 36). A oeste salienta-se ainda o Granito de Zêdes-Cabeça Boa-Especiarias, que apresenta concentrações biotíticas, contactando com o Granito de Lousa-Larinho. O substrato da margem esquerda é constituído predominante por bancadas espessas de metagrauvaques da formação do rio Pinhão, com intercalações de filitos e microconglomerados do Neo-proterozoico (Custódio & Campos, 2002, p. 18).

Ao analisar as arrematações desta barca verificamos serem os valores muito altos, comparando, por exemplo, com a barca do Saião. O valor mais alto ocorre a 17 de Dezembro de 1925, sendo arrematante Macário Cardoso Relhas, que pagou 700 escudos. Durante o Estado Novo os preços variam, descendo em alguns anos a valores que rondavam os 300 escudos, até à última arrematação em 1975 (Tabelas 32 e 33). A barca da Foz do Sabor teve como principais arrematantes e barqueiros, desde 1936 até 1972 e em 1975, elementos da família Relhas (Macário Cardoso Relhas, Manuel Cardoso Relhas, Luís Cardoso Relhas e José Cardoso Relhas), que também eram fiadores desta e de outras barcas. A barca era semelhante às outras que navegavam no

rio Douro, sendo movida a remos, embora chegasse a ser puxada por uma corda e também por arame<sup>29</sup>. Tinha capacidade para levar até 8 pipas de vinho.

Na entrevista realizada foi-nos dito que funcionava de dia e de noite, transportando pessoas, animais e mercadorias, particularmente vinho, tendo grande movimento nos dias de feira em Moncorvo, que se realizava a 8 e 23 de cada mês. A esta feira deslocavam-se pessoas de vários concelhos, vendendo e comprando produtos diversos – desde animais vivos, legumes, fruta, hortaliças, milho ou azeite, até carne de caça e peixe -, cujo transporte pela barca se encontrava devidamente tabelado (cf. Fig. 21, imagem 2). A feira era ainda animada por trabalhadores de vários ofícios, como sapateiros e ourives. De 1933 data a legislação municipal relativa aos impostos indiretos lançados sobre os produtos comercializados (fig. 21).

Estabelecendo as relações económicas e sociais ao longo da margem do Douro, a barca transportava pessoas das aldeias da Lousa, Cabanas de Baixo, Cabeça Boa, Cabeça de Mouro, Castedo e mesmo Vilarinho da Castanheira, para irem a Torre de Moncorvo, ou trabalharem noutros concelhos mais longe, para leste e nordeste, como Freixo de Espada à Cinta, Mogadouro, Miranda do Douro, particularmente no período das ceifas. Também era utilizada por quem trabalhava mais próximo, nas quintas de Rêgo da Barca, das Bandeiras, do Campo e do Vale Meão, mas como no verão o caudal do Sabor era reduzido, muitas pessoas atravessavam o rio a pé ou com os animais (Leonardo, 2013).

Nos finais do século XIX, existia uma estrada macdamizada entre Torre de Moncorvo e Rêgo da Barca, assim como um caminho desde Vilarinho da Castanheira, que passava por Cabeça do Mouro e Cabanas de Baixo, mas bastante degradado e substituído apenas em 1992 (Tavares, 1995; Leonardo, 2013). A Estrada Municipal 622, ligando a povoação de Foz do Sabor a Torre de Moncorvo, só foi projetada entre 1976-1980. Outra referência era o caminho que ligava Foz do Sabor ao cruzamento da Quinta do Carvalhal, correspondendo à atual Estrada Municipal 1173. Mas, subsistiam ainda muitos carreteiros em direção à barca do Sabor e a Rêgo da Barca, visíveis nas folhas da Carta Militar de Portugal, de 1944 (cf. Fig. 8).

A barca da Foz do Sabor era particularmente importante por pôr em comunicação povoações de uma área que no inverno era pouco transitável, apesar da existência de pontes de madeira, ao longo do vale. Mas foi-o também para a Câmara

---

<sup>29</sup>. Foi encontrada a referência à corda na primeira postura sobre esta barca, tendo-nos sido dito por José Relhas que a barca era puxada por arame.

Municipal de Torre de Moncorvo, já que a sua arrematação era feita por elevados valores, que ajudavam a encher os cofres do município. Os seus arrematantes e barqueiros eram maioritariamente da própria povoação da Foz do Sabor, e esta era a única barca, das aqui estudadas, a ser movida, para além dos remos, por arame e corda. Segundo informação expressa na Ata de 24 de Maio de 1976, a sua desativação esteve relacionada com a subida das águas provocada pela construção da barragem da Valeira. Construiu-se então uma ponte, que tornou a barca desnecessária.





Fig. 21 – Feira de Moncorvo (fotos extraídas de Brito e Moreira) e tabela do Livro das Atas da Câmara 1940 – 1943, Fls. 190-192.

#### **d) Barca da Bouça ou Barca Velha**

O Monte Meão já tinha indícios de ocupação de época romana quando foram feitos os arroteamentos da quinta com o mesmo nome (Cluny e Fauvrelle, 2012). Monte Meão constituía a divisão entre Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo, sendo neste último concelho que se enquadrava a Barca da Bouça/Barca Velha (Fig. 22.) (Azevedo, s/ data).

A Quinta do Vale Meão ou Vale do Meão era a ‘sede’ da Barca da Bouça/ Barca Velha, abrangendo uma área coberta de zimbros, carrascos, medronheiros (Cluny e Fauvrelle, 2012), tendo sido comprada por D. Antónia Ferreira, a ‘Ferreirinha’, em 1877. Em 1885 a propriedade foi delimitada, construindo-se estradas, armazéns e plantando-se vinhas. Porém, a população não concordou com a apropriação deste meandro do Douro, mais acidentado, por ser uma área onde habitualmente apascentava o gado, onde se ia buscar lenha e também cortado pelos caminhos de passagem entre Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa.

O porto da Bouça ou Barca Velha, como vimos anteriormente, ficava entre a barca do Pocinho e a povoação de Foz do Sabor e respetiva barca. Situava-se na margem sul do rio Douro, numa área de contacto entre granitóides e os metassedimentos da formação da Desejosa (cf. Fig. 21 D). O vale, encaixado entre altitudes que oscilam entre os 110 e os 300-320 metros, evidencia vertentes convexas cujo declive diminui na direção da base, formando ‘terraços’ aplanados em ambas as margens, designadamente na proximidade da Quinta de Vale Meão e Quinta das Bandeiras, a norte da qual se localiza o porto de Rêgo da Barca. Como no caso anterior, estamos perante uma área fortemente tectonizada, marcada pelo acidente tardi-hercínico Manteigas-Vilarica-Bragança, reativado durante o quaternário como desligamento esquerdo, dando assim origem ao graben da Vilarica (Custódio e Campos, 2002, p. 44).

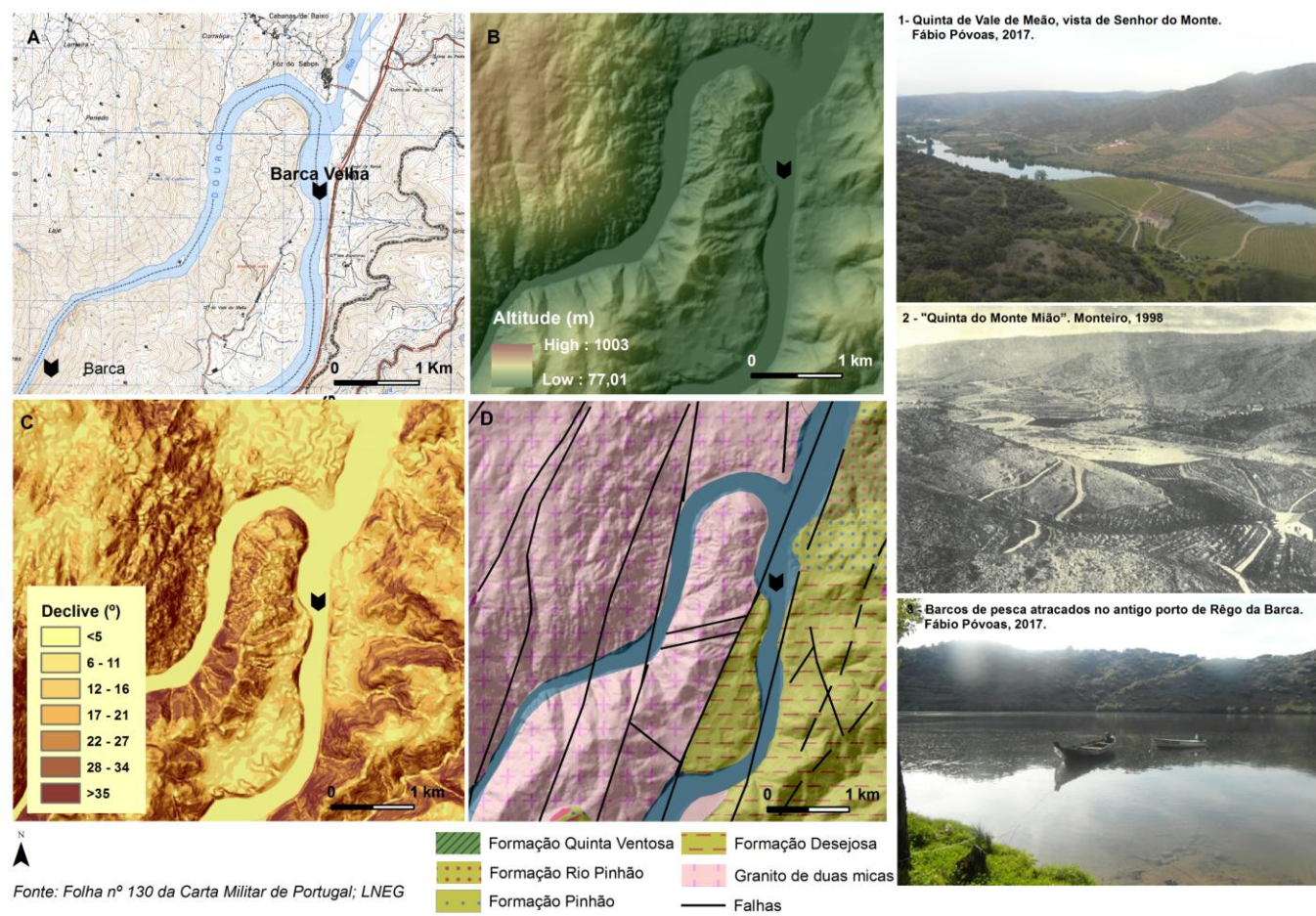


Fig.22 – Localização e enquadramento da Barca Velha. A. Folha n 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia.



A Barca da Bouça ou Barca Velha funcionou até 1965, segundo informação recolhida nos *Autos de Arrematação* e nos *Livros de Atas* da Câmara Municipal de Torre de Moncorvo (Tabelas nº 26, 27, 28, 29 e 31) tendo nos últimos anos sido arrematada por valores variáveis entre os 10 e os 20 escudos<sup>30</sup>. De qualquer modo, a Barca da Bouça ou Barca Velha só começou a ser licitada separadamente da do Pocinho em 1899, verificando-se, pela progressiva diminuição dos seus valores, que foi perdendo importância ao longo do século XX<sup>31</sup>. Os arrematantes eram na sua maioria de Vila Nova de Foz Côa e da Foz do Sabor, pela proximidade desta localidade, enquanto os fiadores eram sobretudo de Torre de Moncorvo. Os arrematantes iam normalmente mudando todos os anos, embora um dos últimos - Luís Cardoso Relhas – tenha explorado a barca durante quatro anos (Tabela nº 27).

De acordo com as entrevistas efetuadas, a barca da Bouça ou Barca Velha era uma pequena barca de madeira movida a remos, similar aos barcos de pesca que ainda hoje se podem observar atracados na Foz do Sabor. Encontrava-se na margem do Douro em terrenos da Quinta do Vale de Meão e servia quase em exclusivo os seus trabalhadores residentes no concelho de Torre de Moncorvo, particularmente os da Foz do Sabor e de Cabanas de Baixo, fazendo a ligação com o porto de Rêgo da Barca, na margem norte.

Sendo já um sítio de passagem do Douro para os habitantes de Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa em períodos recuados, esta barca tinha boas acessibilidades. No final do século XVIII existia o já referido caminho de Pocinho-Rêgo da Barca, conhecido como percurso de fuga às portagens da estrada da Barca do Pocinho-Torre de Moncorvo, que muitos habitantes utilizavam para seguirem diretamente para o vale da Vilariça. Em 1885, a ‘Ferreirinha’ mandou construir vários estradões na Quinta do Vale Meão e nos últimos anos do século, assiste-se à construção da estrada macdamizada entre Torre de Moncorvo e Rego da Barca. Finalmente, encontramos referência à Estrada Real nº 38, entre o Rego da Barca e a Foz do Sabor (Sousa, 16 de Março de 1903).

O comboio chegará ao Pocinho em 1887 e, já no século XX, a Estrada Municipal 622 que liga a povoação de Foz do Sabor a Torre de Moncorvo e Rêgo da Barca, a que se irá sobrepor a recente construção do IP2. Na margem sul, havia boas

---

<sup>30</sup> Contudo, existem anos em falta nos *Autos de Arrematação*, pelo que recorremos aos *Livros de Editais*, embora estes evidenciem também algumas falhas.

<sup>31</sup> É provável que tal facto esteja associado ao pequeno número de travessias, orientadas sobretudo para a Quinta do Vale Meão.

acessibilidades do Pocinho até à Quinta do Vale Meão, desde estradas até carreteiros ou caminhos a pé, que se podem observar na Folha nº 130 da *Carta Militar de Portugal*, na escala de 1/25.000, editada em 1944.

Ao longo do século XX a diminuição dos seus preços de arrematação desta barca ilustra a perda da sua relevância, num momento em que estava a ser construída a ponte do Pocinho e a linha do Sabor. Com a abertura da ponte ferro-rodoviária houve uma quebra da procura e consequente utilização desta barca, permanecendo quase em exclusivo para a circulação das pessoas das povoações vizinhas, particularmente dos trabalhadores da Quinta do Vale Meão, culminando com a sua desativação, provavelmente em 1965, já que ainda aparece citada ‘para arrematação’ no *Livro das Atas* da Câmara entre 1965-1968.

#### **e) Barca do Pocinho**

O topónimo Pocinho vem do nome dado pelos barqueiros do Douro a ‘poços’ ou locais do rio em que a água parecia estagnada. Do ponto de vista físico, o relevo nesta área é bastante acidentado (cf. fig. 23), enquadrado por altitudes que variam entre os 100 e os 850m, possuindo um substrato geológico onde as rochas granitóides se ‘misturam’ com as formações metassedimentares do Grupo do Douro. Na proximidade do porto, aflora sobretudo a formação da Desejosa (contactando com a do Pinhão), constituída por uma alternância de filitos do Câmbrio Inferior (Custódio e Campos, 2002, p. 47) recoberta, principalmente na margem sul, por formações quaternárias (“acumulações do Pocinho” de acordo com Araújo e Gomes, 2004, p. 75), e aluviões que se estendem para norte. Note-se que esta área é truncada pela falha da Vilariça, um acidente tardi-hercinico reactivado desde o quaternário e que está na origem ao graben da Vilariça (Custódio e Campos, 2002, p. 44). Como se pode observar na Fig. 23 B e C e na foto 1 (incluída no mapa), o local de travessia da barca enquadra-se numa área baixa e aplanada (declives inferiores a 5°), na parte côncava do meandro onde se acumulam os aluviões.

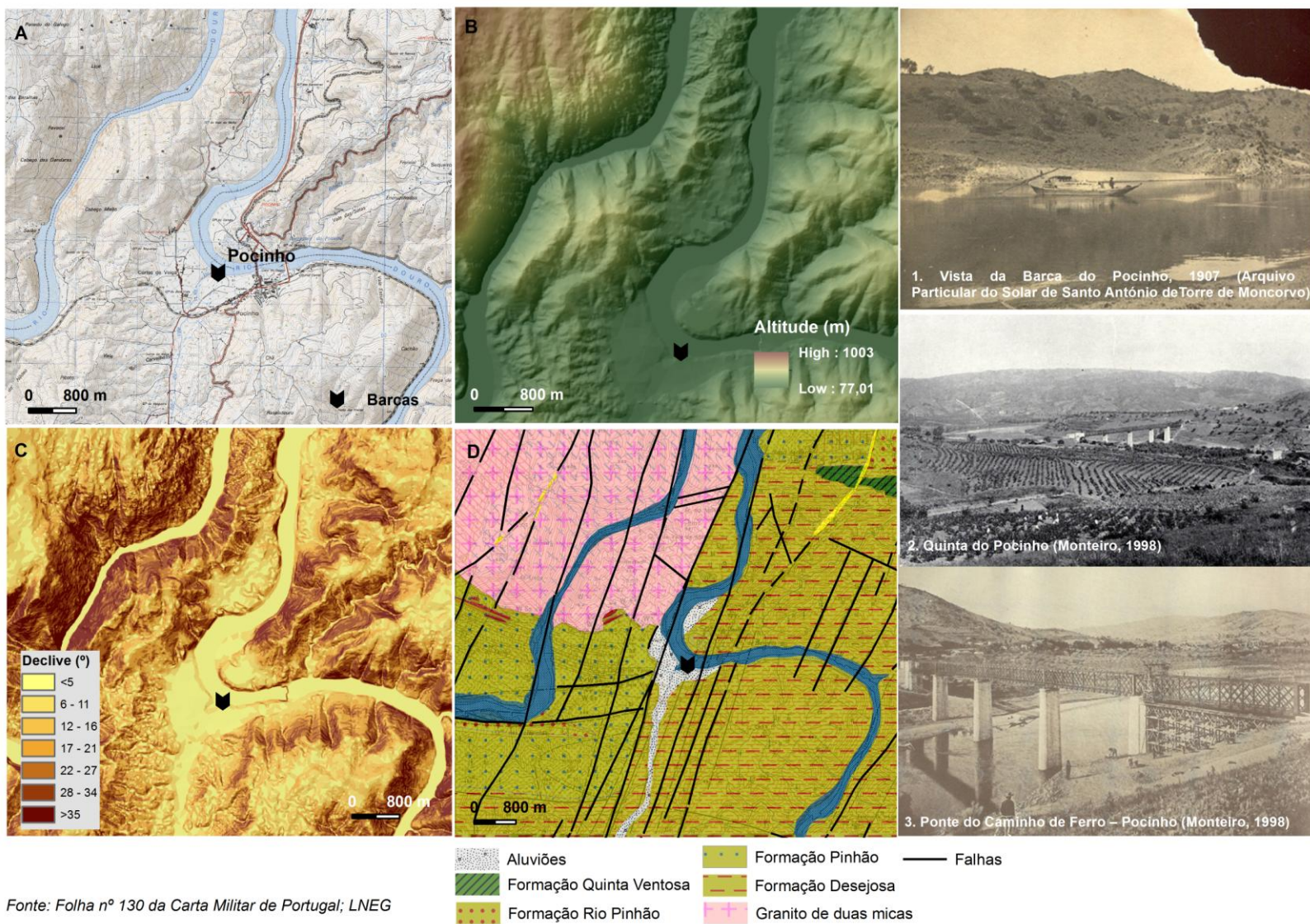


Fig.23 – Localização e enquadramento da Barca do Pocinho. A. Folha n 130 da Carta Militar de Portugal; B. Hipsometria; C. Declives; D. Geologia.

Segundo Abreu (2006) o porto do Pocinho com a sua barca localizava-se na margem sul do rio, desde o século XIII com a designação de “porto do Douro” e “porto do Seixo”. O pequeno núcleo passará a ser Pocinho a partir de finais do século XVIII. No período Medieval, as posturas da barca que cruzava o rio para ligar a estrada vinda de Foz Coa à que se dirigia a Moncorvo, determinavam o preço que os viajantes tinham de pagar, associando-se a restrições ou imposições obrigatórias determinadas pelas autoridades locais e pelo rei. No caso da barca do Pocinho, que funcionava perto da capela de Nossa Senhora da Veiga, local de peregrinações, foi determinado “Pelo foral de D. Afonso Henriques, posteriormente confirmado por D. Dinis, [que] todos aqueles que lá se dirigissem, provenientes de Freixo [de Numão] e de Muxagata, [teriam de passar] por Foz Côa” (Barros e Barros, 2001, p. 92).

Um interessante facto relatado por Abreu (2011, p. 229), que prova a importância da barca e a sua área de influência no século XVIII, refere-se à autorização que a Câmara de Moncorvo dá a um vizinho de Mogadouro, em julho de 1731, para cruzar o município em direção à barca do Pocinho, com o seu rebanho de 1.110 ovinos, a caminho de Lisboa.

Durante as Invasões Francesas a barca foi explorada pela Junta de Salvação Pública de Torre de Moncorvo. Aproveitando o período conturbado da Guerra Civil a Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Coa controlou temporariamente a passagem fluvial mas foi depois obrigada a devolver essa jurisdição ao município de Moncorvo. “Com a liberalização da passagem do Pocinho, pelo decreto de 13.VIII.1832, aí se instalaram vários operadores particulares, motivando uma forte concorrência no preço das tarifas.” (d’Abreu, 2011, p. 237). Em 1839, Moncorvo tentará de novo reaver a barca, através de uma exposição à Câmara dos Deputados mas a decisão que chega impõe a repartição dos cobigados rendimentos da passagem do Douro, entre Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa.

A Regeneração trará para a região, como para todo o País, um período de tranquilidade política e desenvolvimento económico. O aumento de circulação de pessoas e mercadorias faz-se sentir na Barca do Pocinho. Em 1858 aí encontramos duas barcas e dois arrematantes, Bernardo António Madureira e António Joaquim de Castro, e respetivos fiadores, José António Martins e Manuel Joaquim d’Andrade. Os valores de arrematação oscilavam entre os 100 e os 600 mil reis, valores extremamente elevados para a altura (Tabelas nº 30 a 32). Entre 1861 e 1878, os portos do Pocinho e da Bouça/Barca Velha destacavam-se, tendo sido as suas barcas arrematadas por valores

que quase se aproximavam, embora o do Pocinho fosse superior. Nas últimas décadas do século XIX, os arrematantes e fiadores destas barcas eram, na sua maioria, de Vila Nova de Foz Côa e de Torre de Moncorvo. A exploração das embarcações era feita por um ano, embora os contratos pudessem permanecer durante vários anos nas mãos do mesmo arrematante<sup>32</sup>.

O valor das barcas oscilou ao longo do tempo (Tabela nº 31). Já no século XX, a Barca do Pocinho continuava a ser arrematada por pouco mais de ‘um conto de reis’, mas nos últimos anos de existência chegou a ultrapassar os dois contos, talvez devido à construção da ponte ferro-rodoviária do Pocinho (1903-1909), pois transportava os trabalhadores da ponte e também os materiais de construção (Tabela nº 32). Esta barca iria continuar em exploração até que a citada ponte “(...) abriu oficialmente ao público a 4 de julho de 1909, pagando-se uma pequena portagem.” (Coixão e Naldinho, 2014, p. 47)<sup>33</sup> (Tabela nº 33).

Apesar de não existir uma descrição específica que caracterize esta barca de passagem, sabemos que era construída em madeira e movida por remos (cf. fig...foto1). Em 1810, o Barão de Eschwege refere ainda o uso da corda: “De Numão dirigimo-nos para norte, passando o Douro no Pocinho, onde uma barca boa e segura é puxada para a outra margem por meio de uma corda (...)” (Abreu, 2011, p. 216).

Encontrando-se entre duas sedes de Concelho (Torre de Moncorvo e Vila Nova de Foz Côa), “todas as estradas iam dar à barca do Pocinho”, transportando pessoas, animais (gado bovino, rebanhos de gado caprino e ovino, equídeos, gado suíno e cães) e mercadorias (lã, trigo, arroz, açúcar, pipas, fardos, albardas, selins, carros de bois, carroças e carruagens), como podemos constatar nas posturas do século XIX<sup>34</sup>.

O jornal *O Transmontano*, de 15 de outubro de 1903, dá conta da articulação entre o serviço da barca e o transporte ferroviário, ao referir a loja que existia na Quinta da Salgada, situada em frente à estação do Pocinho, na margem norte, pertença de Marcolino Alberto Salgado. Os produtos e mercadorias eram trazidos pelo comboio e

---

<sup>32</sup>. Por exemplo, José Joaquim Pires Carqueijo explorou durante 17 anos os portos do Pocinho e da Bouça/ Barca Velha (ver Tabela nº 22).

<sup>33</sup>. O concelho de Torre de Moncorvo, iria queixar-se que a falta do seu dinheiro tinha a ver com o facto de já não ter a barca do Pocinho, porque esta gerava-lhe muito dinheiro: “A receita diminuiu consideravelmente. Faltou o rendimento da barca do Pocinho que orçava por um conto de reis (1000:000) aproximadamente por anno, e esta falta não foi preenchida.” Auto de arrematação: AMTM – *Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal – 1912 – 1916*.

<sup>34</sup> Algumas das mercadorias surgem pela primeira vez na Postura de 1889.



passados pela barca. O próprio Marcolino Salgado ainda explorou a Barca do Pocinho entre 1903 e 1904, e também a Barca da Bouça /Barca Velha em 1903.

Considerando a sua boa acessibilidade, a proximidade de importantes núcleos populacionais e de várias quintas, potenciando um vasto número de serviços de transporte, para norte ou para o sul, de pessoas, animais, e mercadorias, a Barca do Pocinho, desde que foi criada gerou muita riqueza. Os arrematantes e fiadores desta barca foram sempre residentes ou naturais de localidades próximas (Pocinho, Vila Nova de Foz Coa, Torre de Moncorvo).

As estradas e caminhos existentes em ambas as margens do Douro, cruzavam-se no Pocinho, graças à barca, não só com o transporte fluvial ao longo do rio, como com a Estrada Real nº 9, um dos mais estruturantes eixos viários do interior do País, que ligava Celorico da Beira a Miranda do Douro. O comboio vindo do Porto, chegou ao Pocinho em 10 de Janeiro de 1887 e a 9 de Dezembro do mesmo ano a linha do Douro ficará aberta até Barca de Alva.

## Considerações finais

A evolução da organização do espaço em torno do meandro de Monte Meão, no quadro do hoje designado Douro Superior, entre meados do século XIX e meados do século XX, foi neste estudo reconstituída com base nas redes de transporte – terrestre, fluvial e ferroviário –, mas, particularmente, através das barcas de passagem.

No Douro Superior, o transporte fluvial, feito por barcos rabelos, teve um papel crucial no escoamento do Vinho do Porto e outros produtos regionais pelo porto de Foz Tua, permitindo que outros que não existiam na região pudessem chegar até lá. Para o barco rabelo, a navegação no Douro sempre foi arriscada, daí que o desenvolvimento da região tivesse ganho com a demolição do Cachão da Valeira um novo fôlego, permitindo assim que a cultura da vinha se expandisse, facilitando a navegabilidade para montante até Barca de Alva, possibilitando escoar os produtos regionais dos concelhos desta área e desenvolvendo alguns portos como Rego da Barca, Pocinho e o estabelecimento do porto da Foz do Sabor.

Mas com o aparecimento do comboio e a construção das barragens, o barco rabelo vai sentir dificuldades em acompanhar a evolução dos tempos. Também o rio Douro que dera sustento às famílias com a pesca e as pesqueiras ou as azenhas e moinhos, se alterou irremediavelmente e muitas das suas memórias foram destruídas com as barragens. Hoje o rio Douro tem barcos rabelos que foram adaptados para o transporte de turistas, grandes navios de cruzeiro e uma pesca fluvial feita com barcos a motor.

No último quartel do século XIX, o transporte ferroviário permitiu “salvar” o Douro vinhateiro da filoxera, criar emprego, e escoar os produtos regionais, como o vinho ou o azeite. Fator de desenvolvimento importante para os agricultores e para as quintas, mas também para a população em geral, possibilitando o abastecimento de produtos agrícolas e produtos alimentares, que demoravam a chegar pelo barco rabelo. No entanto, no Douro Superior, o comboio não conseguiu desenvolver os lugares onde as estações e os apeadeiros se instalaram. Apenas o Pocinho teve essa sorte, e ainda hoje continua a ser um pequeno núcleo ligado ao comboio.

Com o passar dos anos, a Linha do Douro foi perdendo alguma importância. A partir da década de 1980, a ligação internacional com Espanha foi encerrada e também entre o Pocinho e Duas Igrejas/Miranda do Douro (Linha do Sabor) e Pocinho e Barca de Alva, o que foi desolador para as populações a quem estas linhas serviam. O

progressivo despovoamento do interior periférico fez com que estas linhas fossem obrigadas a fechar. Hoje, para além de existirem menos comboios a circular na Linha do Douro, ocorreu uma “turistificação” da mesma. Quanto ao actual transporte de mercadorias, resume-se a um único comboio a levar cimento para o Pocinho.

O aparecimento do automóvel, do autocarro e do camião levou também a uma menor procura do comboio. A rede viária expandiu-se em quantidade e qualidade. A sua malha é hoje muito densa.

No entanto, nem sempre foi assim, pois há cerca de 70 anos, as acessibilidades que existiam no Douro Superior eram poucas e más. As pontes construídas vieram substituir algumas das barcas de passagem mas também causando alguns prejuízos financeiros aos municípios que exploravam estas, como aconteceu com a barca do Pocinho, sob a jurisdição da Câmara de Moncorvo. O mesmo ocorreu com a barca Foz do Sabor, substituída na década de 1970 por uma ponte, devido à subida das águas da barragem da Valeira. Mas, também, as deslocações em automóvel começavam a ter mais peso, porque as pessoas começavam a ter acesso ao automóvel, a conseguirem adquirir os produtos mais facilmente e a deslocarem-se com maior rapidez. Assim, existiram uma série de fatores que ditaram o encerramento das barcas de passagem, em particular, o desenvolvimento da rede viária nos últimos 60 anos e o acesso da população ao carro, carrinha, mota, trator, num quadro de melhorias das condições de vida. As barcas não estavam preparadas para responder aos novos desafios.

As variações dos quantitativos populacionais na nossa área de estudo, à escala da freguesia, estiveram relacionadas com fatores como a crise da filoxera, o impacto da construção da Linha do Douro na criação de emprego, a expansão da vinha para o Douro Superior e, ainda, com o que aconteceu em quase todo o País e na Europa, como a Gripe Espanhola, a emigração para o Brasil, França, Alemanha, Estados Unidos, êxodo rural para as grandes cidades do litoral, a partir de 1950 /1960. O despovoamento fez decair o movimento nas barcas de passagem: menos pessoas, menos mercadorias, mas também constatamos nas posturas os aumentos dos preços praticados sempre a aumentar. Tudo contribuiu para que as barcas passassem à História.

As barcas em estudo surgiram em momentos diferentes, e o mesmo ocorreu com a sua desativação, pois com a construção de caminhos, pontes e o recurso a novos meios de transporte, o funcionamento das comunidades alterou-se profundamente. Apesar de tudo, as barcas foram muito importantes para ligar as margens do Douro e sem elas, as



populações não teriam comunicado com tanta facilidade; elas foram também, durante séculos fontes de riqueza para os poderes locais.

Assim, a construção de infraestruturas e a evolução dos meios de transporte ditou o fim das barcas de passagem, embora estas permaneçam ainda na memória dos habitantes mais idosos da área e nos vestígios materiais que encontramos nos seus ‘portos de morada’. As barcas em que centramos o nosso estudo representam a dinâmica que vigorava numa restrita secção do Douro e do Sabor. Transportando trabalhadores entre quintas situadas em ambas as margens, animais e mercadorias várias, constituindo a única alternativa de cruzamento do rio, numa altura em que rareavam pontes, estradas e meios de transporte.

Fonte de rendimento dos concelhos e ‘modo de vida’ de algumas pessoas, em particular os barqueiros, foram alvo de inúmeras disputas que as sucessivas posturas municipais foram tentando regulamentar. Estas posturas constituem uma fonte de informação privilegiada mas esquecida, que nos permite reconstituir muitos aspetos da evolução desta área do vale do Douro. O nosso trabalho, uma primeira abordagem de um tema muito amplo, procurou explorar esta informação, assim como várias outras fontes histórico-geográficas, para nos ajudar a compreender uma pequena parte da navegação no Douro e o papel que esta assumiu na evolução da organização deste território.

O trabalho na região do Douro sempre foi muito árduo, não apenas na agricultura, também em muitas outras profissões, como a dos antigos barqueiros. Consideramos importante reconstituir a vida dessas comunidades, fixar uma memória das suas tarefas, reconhecendo e respeitando o seu contributo para a evolução de uma única região, o Douro.

## **Bibliografia**

### **Fontes Manuscritas**

#### **Arquivo Municipal de Torre de Moncorvo**

*Livro das Atas da Câmara (1850 - 1899).*

*Livro das Atas da Câmara (1940 - 1977).*

*Livro das Atas da Comissão Administrativa da Câmara (1930 - 1932).*

*Livro das Atas da Comissão Administrativa da Câmara Municipal (1932 - 1933).*

*Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara (1916 - 1924).*

*Livro das Atas da Comissão Executiva e Administrativa da Câmara Municipal (1924 - 1927).*

*Livro de Arrendamentos da Câmara (1884 - 1899).*

*Livro de Autos de Arrematação (1904 - 1993).*

*Livro de Registo de Editais (1910 - 1965).*

*Livro dos Autos de Arrematação (1904 - 1906).*

*Livro dos Termos das Arrematações (1899 - 1906).*

*Livro dos Termos das Arrematações e Arrendamentos dos Bens do Concelho (1839 - 1851).*

### **Fontes Impressas**

#### **Cartografia**

Ambiente-SNIG, A. d.. (1931-1960). *Atlas do Ambiente - Insolação*. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <http://snig.dgterritorio.pt/geoportal/catalog/search/resource/details.page?uuid=%7B96874D5E-CDDE-4341-8519-20C4BCE6F539%7D>

(CAOP), C. A. O. d. P. (2016). *Carta Administrativa Oficial de Portugal - Versão 2016*. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from [http://www.dgterritorio.pt/cartografia\\_e\\_geodesia/cartografia/carta\\_administrativa\\_oficial\\_de\\_portugal\\_caop\\_/caop\\_\\_download\\_/carta\\_administrativa\\_oficial\\_de\\_portugal\\_\\_versao\\_2016/](http://www.dgterritorio.pt/cartografia_e_geodesia/cartografia/carta_administrativa_oficial_de_portugal_caop_/caop__download_/carta_administrativa_oficial_de_portugal__versao_2016/)

*Carta Itinerária de Portugal*. (1930), 1ª Folha.

Eça, L. H. da C. d' (1808). *Carta Militar das Principais Estradas de Portugal*. grav. Romão Eloy de Almeida. Escala 1/470000. Lisboa.

- Exército, I. G. (1994a). *Carta Militar de Portugal*. Escala 1/25000. Série M888- Folha 128 - S. João da Pesqueira. 3ª Edição. Lisboa: Instituto Geográfico do Exército.
- Exército, I. G. (1994b). *Carta Militar de Portugal*. Escala 1/25000. Série M888- Folha 129 - Seixo de Ansiães (Carrazeda de Ansiães). 2ª Edição. Lisboa: Instituto Geográfico do Exército.
- Exército, I. G. (1995). *Carta Militar de Portugal*. Escala 1/25000. Série M888- Folha 130 - Torre de Moncorvo. 2ª Edição. Lisboa: Instituto Geográfico do Exército.
- Exército, I. G. (1999). *Carta Militar de Portugal*. Escala 1/25000. Série M888- Folha 116 - Alijó. 3ª Edição. Lisboa: Instituto Geográfico do Exército.
- Exército, S. C. (1944a). *Carta Militar de Portugal*. Escala 1/25000. Série M888- Folha 116, Alijó. Lisboa: Serviços Cartográficos do Exército.
- Exército, S. C. (1944b). *Carta Militar de Portugal*. Escala 1/25000. Série M888- Folha 128, São João da Pesqueira. Lisboa: Serviços Cartográficos do Exército.
- Exército, S. C. (1944c). *Carta Militar de Portugal*. Escala 1/25000. Série M888- Folha 129, Seixo de Ancião (Carrazeda de Ancião). Lisboa: Serviços Cartográficos do Exército.
- Exército, S. C. (1944d). *Carta Militar de Portugal*. Escala 1/25000. Série M888- Folha 130, Torre de Moncorvo. Lisboa: Serviços Cartográficos do Exército.
- Forrester, J. J. (1848). *Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro*. Escala 1/111.000. Londres. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.jn.pt/reportagens/html5/interior/o-douro-impressionante-visto-pelo-historico-mapa-barao-forrester-no-presente-5545998.html>
- Forrester, J. J. (1854). *Wine District*. In: Portugal and Its Capabilities: Being the Essay for which "The Oliveira Prize and Medal" Were Awarded : with the Author's Evidence ... on the Wine-duties : and His Original Surveys of the Wine Districts of the Alto-Douro ... Together with a Statistical Comparison of the Resources and Commerce of Great Britain and Portugal. Second Edition. London: John Weale.
- (IGEUE), C. d. I. G. d. E.. (2013). *Cartografia*. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <https://www.igeue.pt/index.php?id=3>
- Ribeiro, M. L. & Telmo, B. S. (2010). *A nova Carta Geológica de Portugal à escala 1:1.000.000 e a importância da cartografia geológica de base*. Portugal Tecnológico 2010. Lisboa: Laboratório Nacional de Energia e Geologia.

## **Estatística**

- INE. (1960). *X Recenseamento Geral da Povoação no Continente e Ilhas Adjacentes. Prédios e Fogos; População - Dados Retrospectivo (Distritos, Concelhos e Freguesias)*. TOMO 1. Volume 1º. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- INE. (1970). *11º Recenseamento da População. 1º Recenseamento da Habitação. População e Alojamentos por lugares*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- INE. (1984). *12º Recenseamento Geral da População. 2º Recenseamento Geral da Habitação. Resultados Definitivos*. Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda.
- INE. (1993). *Censos 91 (Vol. 1º). 13º Recenseamento Geral da População. 3º Recenseamento Geral da Habitação. Resultados Definitivos. Região Norte*. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.
- INE. (2001). *População residente (N.º) por Local de residência (à data dos Censos 2001)*. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0000972&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0000972&contexto=bd&selTab=tab2)
- INE. (2011). *BGRI - Base Geográfica de Referenciação de Informação (Censos 2011)*. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from <http://mapas.ine.pt/download/index2011.phtml>

## **Periódicos**

- Ferro, G. C. (1902, 1 de Março-1903, 16 de Novembro). Parte Oficial. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa: Typographia do Commercio.
- Ferro, G. C. (1903, 1 de Junho - 1903, 16 de Setembro). Linhas Portuguezas. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Lisboa: Typographia do Commercio.
- Transmontano, O. (1903, 15 de Outubro -1905, 15 de Junho). *Aprender até morrer. O Transmontano*. Redação: Torre de Moncorvo.

## **Fotografias e Imagens**

- Abreu, C. (2011). *Fotografia da barca do Côa (que andava na sua foz e também atravessava o Douro para o Peredo dos Castelhanos), meados do século XX*. A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e

- fracassos. Tese de Doutoramento. Departamento de Geografía. Salamanca: Facultad de Geografía e Historia da Universidade de Salamanca.
- Associação, F. C. F.-. (2017). Fotos. Consultado em 27 de Abril de 2018. Retrieved from [https://www.facebook.com/pg/AssociacaoFozCoaFriends/photos/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/AssociacaoFozCoaFriends/photos/?ref=page_internal)
- Azevedo, O. (2016). *Vistas do Mondego (1905)*. Consultado em 27 de Abril de 2018. Retrieved from <http://guitarradecoimbra4.blogspot.pt/2016/07/clara-e-os-areais-do-mondego-na-epoca.html>
- Barcas do Minho. (2000). Consultado em 27 de Abril de 2018. Retrieved from <http://barcas.org/paxbarca24.html>
- Biel, E. (1890). *Caminho de Ferro do Douro*.
- Brito, L., & Moreira, N. (S. d.). *Moncorvo - Praça das Regateiras (1936/74)*. Edição: Plumibil. Consultado em 27 de Abril de 2018. Retrieved from <http://lelode-moncorvo.blogspot.pt/2013/10/moncorvo-praca-das-regateiras-193674.html>
- C<sup>a</sup>, E. B. (1870/1915). Consultado em 27 de Abril de 2018. Retrieved from <http://digitalq.cpf.arquivos.pt/viewer?id=39752>
- Maior, V. V. (1876). *Foz de Sabôr e Valle de Villariça*. O Douro ilustrado: album do rio Douro e paiz vinhateiro = Le Douro illustré : album de ce fleuve et de son pays vignoble = The illustrated Douro : an album of the river Douro and adjacent wine country. Porto: Liv. Universal de Magalhães & Moniz, 1876.
- Moncorvo, A. P. S. S. A. T. (1907). *Vista da Barca do Pocinho*.
- Moncorvo, C. M. d. T. d. (1923 – 1931). *Livro de Registo de Editais*. Torre de Moncorvo: Camara Municipal de Torre de Moncorvo.
- Monteiro, M. (1998). *Barco de pesca*. O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & C<sup>a</sup>-Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.
- Monteiro, M. (1998). *Barcos rebellos*. O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & C<sup>a</sup>-Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.
- Monteiro, M. (1998). *O Douro junto á Barca*. O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & C<sup>a</sup>-Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.

- Monteiro, M. (1998). *Pescador*. O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & C<sup>a</sup>-Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.
- Monteiro, M. (1998). *Ponte do Caminho de Ferro – Pocinho*. Porto: Companhia Portuguesa Editora Lda & O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & C<sup>a</sup>-Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.
- Monteiro, M. (1998). *Ponte sobre o Tua*. Emilio Biel & C. <sup>a</sup> - Editores & O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & C<sup>a</sup>-Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.
- Monteiro, M. (1998). *Quinta do Monte Mião*. Porto: Companhia Portuguesa Editora Lda & O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & C<sup>a</sup>-Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.
- Monteiro, M. (1998). *Quinta do Pocinho*. Porto: Companhia Portuguesa Editora Lda & O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & C<sup>a</sup>-Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.
- Nogueira, P. (2016). A Região Demarcada do Douro. Consultado em 28 de Abril de 2018. Retrieved from <http://historiaschistoria.blogspot.pt/2016/07/>
- Pinterest. *Valboeiro*. Retrieved from <https://www.pinterest.cl/>
- Rabões de transporte de carvão. Retrieved from <http://opilotopraticododouroeixoes.blogspot.com/>

## Vídeos

- Barrigana, J. (Producer)& Costa, P. S. (Director) (2011). *O Caminho de Ferro Impossível*. RTP (Rádio Televisão Portuguesa). Consultado em 27 de Abril de 2018. Retrieved from [https://www.youtube.com/watch?v=L\\_WRJmFQ3CI](https://www.youtube.com/watch?v=L_WRJmFQ3CI)

## Obras de referência e estudos

- Abreu, C. (1994/1998) *Torre de Moncorvo percursos e materialidades medievais e modernos*. Dissertação de Mestrado. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.



- Abreu, C. (2003). A Itineração na antiga Comarca de Torre de Moncorvo. *Douro: Estudos & Documentos*, ano 8, nº 15, p. 87-100. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.
- Abreu, C. (2004). *O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender.I Congresso de Arqueologia de Trás-os-Montes, Alto Douro e Beira Interior (Freixo de Numão, Meda e Vila Nova de Foz Côa, 29/04 a 02/05/2004)*. Consultado em 21 de Março de 2018.Retrieved from <http://ocomboio.net>
- Abreu, C. (2006). Das antigas barcas de passagem no Douro Ibérico. *Douro: Estudos & Documentos*, ano 12, nº 21, p. 45 - 75. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.
- Abreu, C. (2007). Navegação no rio Douro - o sonho (re)corrente de Castela. *Douro: Estudos & Documentos*, ano 12, nº 22, p. 37 - 78. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto
- Abreu, C. (2011). *A estruturação do território ibérico da raia duriense e as vias de transporte: êxitos e fracassos*. Tese de Doutoramento. Departamento de Geografia. Salamanca: Facultad de Geografía e Historia da Universidade de Salamanca.
- Abreu, C., & Rodriguez, J. I. d. I. T. ( 1998). O Douro, Vila Nova de Foz Côa e Torre de Moncorvo - Duas margens de alguma conflituosidade na Idade Média. *Coavisão: Cultura e Ciência*, Nº 0, p. 69 - 77. Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa.
- Alcobaça, V. (1932). Estradas Afluentes á Linha Do Douro - Troço Régua a Barca D´Alva. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Nº 1079, 23º do 45º ano, p. 557 - 584. Lisboa:Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro».
- Alegria, M. F. (1983). *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no século XIX*. Lisboa: Universidade de Lisboa. Centro e Estudos Geográficos, INIC.
- Alegria, M. F. (1990). *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910) : as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos.

- Alves, J. F. (2015). *Baião – Em Torno de 1800 – 1910: poderes e dinâmicas, mutações e permanências. Em Torno de Baião: Contributos para a História Económica e Social de Baião*. Baião: Município de Baião/Caleidoscópio/ Edição e Artes Gráficas, S.A.
- Andrade, A. A. (2002). *As estradas em Portugal: memória e história (Legislação: 1910-1933 )*, (Vol. 3º). Lisboa: Centro Rodoviário Português.
- Arranque positivo do comboio exclusivo para turistas na linha do Douro. Diário de Notícias/Lusa. ( 2017, 2 de Maio). Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.dn.pt/lusa/interior/arranque-positivo-do-comboio-exclusivo-para-turistas-na-linha-do-douro-6259921.html>
- Araújo, M. A., & Gomes, A. A. (ed.) (2004). *A Geomorfologia do NW Peninsular. Actas do I Encontro*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. GEDES.
- Azevedo, C. (S. d. ). *O Douro Maravilhoso*. Oliveira do Douro: Litoarte.
- Barros, A. M., & Barros, S. P. (2001). Caminhos e devoções. Viajar no Douro medieval e moderno. *Douro: Estudos & Documentos*, nº VI (11 01 (1 °)), p. 181 - 195. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto
- Capela, J. V., & Matos, H. (2006). *Colecção – Portugal na Memórias Paroquiais de 1758: As freguesias do Distrito de Vila Real nas Memórias Paroquiais de 1758. Memórias, História e Património*, (Vol. 3). Braga: Universidade do Minho/ Barbosa & Xavier, Lda. - Artes Gráficas.
- Capela, J. V., & Matos, H. (2007). *Colecção – Portugal na Memórias Paroquiais de 1758: As freguesias do Distrito de Bragança nas Memórias Paroquiais de 1758. Memórias, História e Património*, (Vol. 4). Braga: Universidade do Minho/ Barbosa & Xavier, Lda. - Artes Gráficas.
- Capela, J. V., & Matos, H. (2010). *Colecção – Portugal na Memórias Paroquiais de 1758: As freguesias do Distrito de Viseu nas Memórias Paroquiais de 1758. Memórias, História e Património*, (Vol. 6). Braga: Universidade do Minho/ Barbosa & Xavier, Lda. - Artes Gráficas.
- Capela, J. V., & Matos, H. (2013). *Colecção – Portugal na Memórias Paroquiais de 1758. As freguesias do Distrito da Guarda nas Memórias Paroquiais de 1758. Memórias, História e Património*, (Vol. 8). Braga: Universidade do Minho/ Barbosa & Xavier, Lda. - Artes Gráficas.

- Cardoso, A. M. B. (1998). O Douro: estrada fluvial nos alvares do século XVIII. *Douro: Estudos & Documentos*, vol. III (5), p. 117 - 132. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.
- Cardoso, A. M. M. (2004). *A Revolução Liberal em Trás-os-Montes (1820-1834). O Povo e as Elites*. Tese de Doutoramento em História. Lisboa, ISCTE.
- Carqueja, M. A. (2007). *Documentos medievais de Torre de Moncorvo*. Torre de Moncorvo: Câmara Municipal de Torre de Moncorvo.
- Coixão, A. N. S., & Naldinho, S. (2014). Ensaio sobre "Portos, Portelas e Portagens"; "Barcas e Barcagens" na área do actual concelho de Vila Nova de Foz Côa. *Coavisão: Economia, Cultura e Ciência*, Nº 16, p. 45 - 57. Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa.
- Cluny, I., & Fauvrelle, N. (2012). *Dona Antónia, Uma vida singular*. Peso da Régua: Âncora Editora.
- Cubeiro, T. M. R. (s/ d.). *As Barcas de passagem no concelho de Constância, no século XIX (1836-1869): elementos para o seu estudo*. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from [http://arquivo.cm-constancia.pt/\\_docs/Work\\_0001.pdf](http://arquivo.cm-constancia.pt/_docs/Work_0001.pdf)
- Custódio, J., & Campos, N. (coord.)(2002). *Museu do Ferro & da Região de Moncorvo* (Vol. 1). Torre de Moncorvo: Camara Municipal de Torre de Moncorvo.
- Feio, M., & Daveau, S. (2004). *O relevo de Portugal: grandes unidades regionais*. (Vol. II).Coimbra: Associação Portuguesa de Geomorfólogos.
- Daveau, S., & Coelho, C. (1977). *Répartition et rythme des précipitations au Portugal*: Centro de Estudos Geográficos. Lisboa: CEG-UL.
- Daveau, S. (1988). Comentários e actualizações. In: Ribeiro, O., Lautensach, H. & Daveau, S., *Geografia de Portugal: o ritmo climático e a paisagem*. Lisboa: João Sá da Costa (Ed.).
- Dias, L. (1996). Contributo para a análise do ordenamento romano do território marginal do rio Douro. *DOURO - Estudos & Documentos*, vol. 1 (2), pp.31-56.
- Duarte, L. M., & Barros, A. J. M. (1997 (2.º)). Corações aflitos : navegação e travessia do Douro na Idade Média e no início da Idade Moderna. *Douro: Estudos & Documentos*, vol. 2, n.º 4, p. 77 - 118. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.

- Esteves, N. A. C. (2013). *A Linha do Douro: Importância no plano económico e demográfico da região duriense*. Tese de Mestrado. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.
- Fernandes, A. (2010 ). *História da Primeira República em Torre de Moncorvo - 1910-1926*. Coimbra: Palimage.
- Fernandes, J. (2014). *Modelação de Processos Erosivos no Alto Douro Vinhateiro: o caso de estudo da Quinta de S. Luiz*. Dissertação de Mestrado em Riscos, Cidades e Ordenamento do Território. Porto: FLUP.
- Ferreira, A. (1991). Neotectonics in Northern Portugal. (Vol. 82) A geomorphological approach, Z. *Geomorph.* N. F., Suppl.-Bd 82.
- Ferreira, C. F. (1931 ). *Carrazeda de Anciaões: notas monográficas*. Lisboa: Tipografia Silvas, LTD.
- Ferreira, J. A. P. (1974). *Antigo concelho de Freixo de Numão*. Lisboa.
- Ferreira, N. I., M.; Noronha, F.; Pereira, E.; Ribeiro, A.; Ribeiro,, & M.L. (1987). Granitóides da Zona Centro Ibérica e seu enquadramento geodinâmico.Madrid, *Geologia de Los Granitoides y Rocas Asociadas del Macizo Hesperico*. Libro Homenaje a L.C. Garcia de Figuerola, Ed. Rueda.
- Ferro, G. C. (1902). Caminhos de Ferro de Mirandela a Bragança. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Nº 341, 5º do 15º anno, p. 65-80. Lisboa. Typographia do Commercio.
- Filgueira, O. L. (1986). *Embarcações bordalesas e os barcos do Douro*. Porto: Centro de Estudos Norte de Portugal - Aquitânia.
- Filgueiras, O. L. (1989). *Barco Rabelo: um retrato de família*. Porto: A.A. Calém & Filhos.
- Filgueiras, O. L. (1993). *Arquitectura do Rabelo - Apresentação do filme documentário homónimo*. Lisboa: Academia de Marinha.
- Freitas, I. V. (2006). *Colecção Pedras Angulares: Mêcadores Entre Portugal e Castela na Idade Média*. Estudos Históricos: O Olmedal. Gijón: Ediciones Trea, S. L.Polígono de Somonte.
- Freixo, M. J. V. (1996 - 2007). *Manual de Estilo - Trabalhos Académicos*. Viseu: Instituto Piaget - Unidade de Investigação de Metodologias e Técnicas.
- Garcia, J. C. (1996a). *A Navegação no Baixo Guadiana durante o Ciclo do Minério (1857-1917)*. (Vol. I). Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

- Garcia, J. C. (1996b). *A Navegação no Baixo Guadiana durante o Ciclo do Minério (1857-1917)*. (Vol. II). Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Ladra, L., & Pinho, V. (2010-2011). *Tecnologia Tradicional na Navegação Fluvial em Trás-os-Montes. As bateiras do Rio Sabor*. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from [http://www.academia.edu/1426527/\\_201011\\_Tecnologia\\_tradicional\\_da\\_navega%C3%A7%C3%A3o\\_fluvial\\_em\\_Tr%C3%A1s-os-Montes.\\_As\\_bateiras\\_do\\_rio\\_Sabor](http://www.academia.edu/1426527/_201011_Tecnologia_tradicional_da_navega%C3%A7%C3%A3o_fluvial_em_Tr%C3%A1s-os-Montes._As_bateiras_do_rio_Sabor)
- Lema, P. B. (1980). *O Alto Douro*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos/Universidade de Lisboa/I. N. I. C.
- Leonardo, R. E. L. (2013). *O Baixo Vale da Vilaria entre o Antigo Regime e o Liberalismo.Território, Propriedade e Culturas. 2º Ciclo de Estudos em Arqueologia*. Dissertação de Mestrado em Arqueologia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Maio, G. (1923). Bezas de Portugal: Bragança e seu districto. *Revista de Turismo*, Ano VII, II Serie, nº 130, p. 337 - 352. Lisboa.
- Maio, G. (1955). Pontes sobre o Tejo. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Nº 1610, 21º do 67º anno, p. 417 - 430. Lisboa:Tip. da «Gazeta dos Caminhos de Ferro» .
- Maiores, V. V. (1876). *O Douro illustrado : album do rio Douro e paiz vinhateiro = Le Douro illustré : album de ce fleuve et de son pays vignoble = The illustrated Douro : an album of the river Douro and adjacent wine country*. Porto: Liv. Universal de Magalhães & Moniz, 1876.
- Martins, L. P. S. (1999 (1º)). Em torno de uma ruralidade em regressão e sobre um processo de concentração urbana- a população do Norte Interior. *Douro: Estudos & Documentos*, vol. IV (7), p. 27 - 59. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.
- Matos, A. (1940). *O Barco Rabelo*. Porto: Junta de Província do Douro Litoral.
- Matos, A. T. (1980). *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, (Vol. 1). Ponta Delgada: Universidade dos Açores.
- Miranda, A. A. P. (1903). Parte Official (Relatório acerca do estado de viação ordinaria nas suas relações com as linhas ferreas do Minho e do Douro). *Gazeta dos*

- Caminhos de Ferro*, Nº 368, 8º do 16º, p. 118-141. Lisboa: Typographia do Commercio.
- Monteiro, J. G. (1993). *São João da Pesqueira: monografia do Concelho. S. João da Pesqueira*, (Vol. 1ª ed). São João da Pesqueira: Câmara Municipal.
- Monteiro, M. (1998). *O Douro: Principaes Quintas, Navegação, Culturas, Paisagens e Costumes*. (Vol. s/l). [Porto: fac- smile da edição original de Emílio Biel & Cª- Editores, 1911]: Edições Livro Branco, Lda.
- Mourão, P. (2006). Tendências de Concentração Regional no Interior Português - O Caso de Trás-os-Montes e Alto Douro. *Regional and Sectoral Economic Studies*, Vol.6 - 1. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.usc.es/economet/reviews/eers617.pdf>
- Muhaj, A. (2013). *Quando Todos os Caminhos Levavam a Portugal - Impacto da Guerra dos Cem anos na vida económica e política de Portugal (Séculos XIV-XV)*. Tese de Doutoramento em História Medieval. Lisboa: Universidade de Lisboa.
- Oliveira, A. , & Costa, N. F. (1996 (1º)). Um manuscrito inédito sobre o Douro Superior em finais do século XVIII. *Douro: Estudos & Documentos*, vol. 1, p. 199 - 259. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.
- Oliveira, B. V. (1998 ( 2º)). Barqueiros - Pórtico do Douro Vinhateiro. *Douro: Estudos & Documentos*, vol. III (6), p. 127 - 159. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.
- Pacheco, E. (2001). *Alteração das Acessibilidades e Dinâmicas Territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. Tese de Doutoramento em Geografia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto (GEDES). Edição de Autor.
- Pedrosa, A. M., M. Pedrosa, F. (2004). Processos de erosão acelerada. Região Demarcada do Douro: um património em risco. *Douro: Estudos & Documentos*, vol. 17, p. 207 - 231. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.



- Pereira, G. M. (1989). A Produção de um Espaço Regional: O Alto Douro No Tempo da Filoxera\*. *Revista da Faculdade de Letras: História*, Vol. VI Nº 21, p. 311-353. Porto: Revista da Faculdade de Letras.
- Pereira, G. M. (s. d.). *Os caminhos-de-ferro do Douro: história e património*. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugais/gasparmartinspereira.pdf>
- Pereira, G. M., & Barros, A. J. M. (2001). *Memória do rio: para uma história da navegação no Douro*. Porto: Edições Afrontamento.
- Pereira, H. J. S. S. (2012). *A Política Ferroviária Nacional (1845-1899)*. Tese de Douturamento. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pereira, H. S. (2010). Caminhos-de-ferro em Trás-os-Montes no século XIX: das expectativas ao esquecimento. Centro de Investigação Transdisciplinar Cultura, Espaço e Memória. *Revista de Letras*, II, n.º 9, p. 10 - 28. Porto: Revista de Letras. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pereira, M. C. M. (1997 (2.º)). A navegação do rio Douro no século XIX : algumas questões. *Douro: Estudos & Documentos*, vol. 2, n.º 4, p. 251 - 269.. Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. GEHVID-Grupo de Estudos de História da Viticultura Duriense e do Vinho do Porto.
- Pereira, M. H. (1969). *Demografia e desenvolvimento em Portugal na segunda metade do século XIX*. Tese de Doutoramento .Retrieved from <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1224253615P4nSE7oy4Nu53FD1.pdf>
- Pereira, L. (2017). A Emigração na Freguesia de Larinho ( Torre de Moncorvo) nas décadas de 1960 e 1970: aspectos e testemunhos reais entre a emigração legal e emigração clandestina. *Revista Campos Monteirol: Espaço de Cultura e Memória*, p. 71 - 85. Carviçais: Lema d´Origem - Editora Ld.<sup>a</sup>.
- Pereira, S. S. (2009). *Perigosidade a Movimentos de Vertente na Região Norte de Portugal*. Departamento de Geografia. Dissertação de Doutoramento em Geografia Física. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pina, M. H. M. (1996-1997). Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro. *Revista da Faculdade de Letras: Geografia*, vol. 12 - 13, p. 73 - 123. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Pina, M. H. M. (2003). “Alguns reflexos da implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX”. *Revista da Faculdade de Letras- Geografia*, 1

- série, vol. XIX, p. 397 - 414. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto
- Pina, M. H. M. (2007). *O Alto Douro: Um Espaço Contrastante em Mutação* (Vol. I). Imprensa Nacional - Casa da Moeda.
- Pires, C. C. (2003) "A Geomorfologia", in: *Viver e Saber Fazer. Tecnologias tradicionais na Região do Douro. Estudos Preliminares, (1ª Edição ed.)*, p. 17-31, Peso da Régua: Museu do Douro.
- Rebelo, J. A. (2002) "Geomorfologia e Geologia da região de Moncorvo" in *Museu do Ferro & da Região de Moncorvo* (Vol. 1), p. 44 - 63. Torre de Moncorvo: Camara Municipal de Torre de Moncorvo.
- Ribeiro, M. S., A. . (2000). *Carta Geológica Simplificada do Parque Arqueológico do Vale do Côa à escala 1/80.000*.
- Salgado, M. C. (2009). Emigração do Concelho de Torre de Moncorvo para o Brasil (1856-1901). *Revista Campos Monteirol: história e património*, 4, p. 159 - 175. Coimbra: Palimage - ImagemPalavra.
- Santa-Rita, A. J. (2006). *As estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo 1900-1947* (Vol. 1a ed). Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas.
- Silva, A. F., Rebelo, J. A., & Ribeiro, M. L. (1989). *Notícia Explicativa da Folha 11-C Moncorvo*. Lisboa: Serviços Geológicos de Portugal.
- Silva, F. R. (1990). Porto e Ribadouro no século XVII: A complementaridade imposta pela natureza. *Revista da Faculdade de Letras: História*, 7, p. 146 - 153. Porto: Revista da Faculdade de Letras.
- Soeiro, T. (coord.) (2003) Pires, Carlos Coelho, Cortes, Rui, Ribeiro, José Alves, Marques, H., Pereira, G., Fauvrelle, N., Rebanda, Nelson Campos, & Roseira, José Alexandre. (2003). *Viver e saber fazer Tecnologias tradicionais na Região do Douro. Estudos Preliminares, (1ª Edição ed.)*. Peso da Régua: Museu do Douro.
- Soeiro, T. (2003) "Douro, um rio de vida", in: *Viver e Saber Fazer. Tecnologias tradicionais na Região do Douro. Estudos Preliminares, (1ª Edição ed.)*, p. 359-412, Peso da Régua: Museu do Douro.
- Sousa, A. (1906). A vida dos "marinheiros" do Rio Douro. *Ilustração Portuguesa*. N° 9, 2ª Serie, p. 288.
- Sousa, F. (2009). *Moncorvo. Da Tradição à Modernidade*. Porto: CEPESE / Edições Afrontamento.

- Sousa, F. & Pereira, G. M (1988). *Alto Douro: Douro Superior. Novos Guias de Portugal*. 1ª Edição. Lisboa: Presença.
- Sousa, J. (1903). A Viação Ordinária e as linhas do Estado. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Nº 366, 6º do 16º anno, p. 81 - 96. Lisboa: Typographia do Commercio.
- Taborda, V. (2011). *Alto Trás-os-Montes: estudo geográfico*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra.
- Tavares, V. (1995 ). *Lousa História e Tradições*. Torre de Moncorvo: Edição do autor.
- Tavares, V. (1999). *Conheça a Nossa Terra Carrazeda de Ansiães*. Águeda: Grafilarte, Lda.
- Tavares, V. (2009). *História do Poder Local Democrático em Torre de Moncorvo no último Quartel do Século XX*. Torre de Moncorvo: CEPESE – Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade.
- Tavares, V. (2012). Memórias da vida rural transmontana e alto duriense em meados do século XX. *Revista CEPIHS*, nº 2, p. 373 - 393. Coimbra: Palimage.
- Tavares, V. (2017b). O Douro: Fonte de Vida em Terras de Moncorvo - Da Cadima á Foz do Sabor (1900-1950). *Revista Campos Monteiro: história e património*, 2, p. 103 - 115. Coimbra: Palimage - ImagemPalavra
- Trabulo, A. N. S. C. & A. A. R. (1999). *Por Terras do concelho de Foz Côa - Susídios para a sua História - Estudo e Inventário do seu Património*, 2ª ed. Vila Nova de Foz Côa: Câmara Municipal de Vila Nova de Foz Côa.
- Vallado, B. (1857). *Relatório Apresentado à Junta Geral do Districto do Porto*. Porto.
- Veiga, T. R. (2004). *A População Portuguesa no Século XIX* (Vol. Economia e Sociedade 2). Porto: CEPESE e Edições Afrontamento Lda.
- Vieira, A. M. F. (2015). *Contributo para o estudo dos vestígios arqueológicos - do VI ao I milénio a.C.. Paisagens e Memórias na Bacia Hidrográfica do Douro. Departamento de Ciências e Técnicas do Património*. Tese de Douturamento em Arqueologia. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- Vieira, C. P. (1903). Parte Oficial. *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, Nº 376, 16º do 16º anno, p. 279 - 294. Lisboa: Typographia do Commercio.

## Websites

- Abreu, C. (2012). Das coisas da Loisa - uma aldeia empoleirada no Doiro. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from

- <http://tempocaminhado.blogspot.pt/2012/04/carlos-dabreu-das-coisas-da-loisa-uma.html>
- Alijó, M. (2010a). Favaios. Consultado em 20 de Abril de 2018. Retrieved from [http://www.turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=66&Itemid=88](http://www.turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=66&Itemid=88)
- Alijó, M. (2010b). S. Mamede de Ribatua. Consultado em 20 de Abril de 2018. Retrieved from [http://turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=75&Itemid=93](http://turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=75&Itemid=93)
- Alijó, M. (2010c). Vilar de Maçada. Consultado em 20 de Abril de 2018. Retrieved from [http://turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=79&Itemid=98](http://turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=79&Itemid=98)
- Alijó, M. (2017a). Freguesias. Consultado em 20 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.cm-alijo.pt/>
- Alijó, M. (2017b). Turismo. Consultado em 20 de Abril de 2018. Retrieved from [http://turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=74&Itemid=78](http://turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=74&Itemid=78)
- Alijó, M. (2010c). Alijó. Consultado em 20 de Abril de 2018. Retrieved from [http://turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com\\_content&view=article&id=89&Itemid=71](http://turismo.cm-alijo.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=89&Itemid=71)
- Ansiães, M. C. (2015a). Freguesias. Consultado em 21 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.cm-carrazedadeansiaes.pt/pages/98>
- Ansiães, M. C. (2015b). Geografia e Território. Consultado em 21 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.cm-carrazedadeansiaes.pt/pages/160>
- Ansiães, M. C. (2015c). Carrazeda de Ansiães. Consultado em 22 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.cm-carrazedadeansiaes.pt/frontoffice/pages/177>
- Ansiães, M. C. (2015d). Vilarinho da Castanheira. Consultado em 22 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.cm-carrazedadeansiaes.pt/frontoffice/pages/189>
- Associação, F. C. F.-. (2017). Fotos. Consultado em 23 de Abril de 2018. Retrieved from [https://www.facebook.com/pg/AssociacaoFozCoaFriends/photos/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/AssociacaoFozCoaFriends/photos/?ref=page_internal)
- Azevedo, O. (2016). Vistas do Mondego (1905). Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <http://guitarradecoimbra4.blogspot.pt/2016/07/clara-e-os-areais-do-mondego-na-epoca.html>

- Côa, M. V. N. F. (2017 ). O Concelho. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <https://www.cm-fozcoa.pt/index.php/o-concelho>
- Figueira, V. d. (2018). *Vale de Figueira - D 'Ouro*. Retrieved from <https://www.facebook.com/Vale-de-Figueira-D-Ouro-1027184760632690/>
- Miranda, M. G. (2017, 27 de Junho). Comboio histórico volta a circular na linha do Douro. NiTtv.Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from <https://nit.pt/out-of-town/back-in-town/comboio-historico-volta-a-circular-na-linha-do-douro>
- Moncorvo, C. M. T. (2017a).Geografia. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.cm-moncorvo.pt/concelho/geografia>
- Moncorvo, C. M. T. (2017b). Mós. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.cm-moncorvo.pt/concelho/localidades/mos>
- Moncorvo, C. M. T. (2017c).Localidades. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.cm-moncorvo.pt/concelho/localidades>
- Nogueira, P. (2016). A Região Demarcada do Douro. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from <http://historiaschistoria.blogspot.pt/2016/07/>
- Perry da Câmara e Associados, L. (2012). Ponte do Pinhão sobre o Rio Douro. Consultado em 25 de Abril de 2018.Retrieved from <http://www.pcaengenharia.pt/Principal/Apresenta%C3%A7%C3%A3o/Projectos/Repara%C3%A7%C3%A3oeRefor%C3%A7o/PontedoPinh%C3%A3osobreRioDouro.aspx>
- Pesqueira, M. S. J. (2017). Juntas de Freguesia. Consultado em 24 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.sjpesqueira.pt/frontoffice/pages/17>
- Portugal, C. d. (2017). Consultar horários. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from <https://www.cp.pt/StaticFiles/horarios/regional/comboios-regionais-porto-regua-douro.pdf>
- Portugal, C. d. (2017). Cultura e natureza. Consultado em 25 de Abril de 2018. Retrieved from <https://www.cp.pt/passageiros/pt/como-viajar/em-lazer/cultura-natureza/comboio-historico>
- Valley, D. (2011). Barragem da Valeira. Consultado em 26 de Abril de 2018. Retrieved from <http://www.dourovalley.eu/poi?id=3605>
- Varzeano, J. (2012). Coisas Alcoutenejas - A barca de passagem. Consultado em 26 de Abril de 2018. Retrieved from <http://alcoutimlivre.blogspot.pt/2012/10/coisas-alcoutenejas-barca-de-passagem.html>

Wikipedia. (2015). Barragem do Pocinho. Consultado em 26 de Abril de 2018.

Retrieved from [https://pt.wikipedia.org/wiki/Barragem\\_do\\_Pocinho](https://pt.wikipedia.org/wiki/Barragem_do_Pocinho)

Wikipédia. (2017). Acidentes ferroviários em Portugal. Retrieved from

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Acidentes\\_ferrov%C3%A1rios\\_em\\_Portugal](https://pt.wikipedia.org/wiki/Acidentes_ferrov%C3%A1rios_em_Portugal)



### **Inquiridos/Entrevistados:**

Febre, Alberto (2017). *Barca da Cadima/ Telhada*. Vilarinho da Castanheira (Carrazeda de Ansiães).

Monteiro, Abílio (2017). *Barca do Saião*. Lousa (Torre de Moncorvo).

Olas, Américo (2017). *Barca da Bouça/Barca Velha*. Cabanas de Baixo (Torre de Moncorvo).

Póvoas, Cidália (2017). *Transporte Ferroviário na Estação de Vargelas*. Ôlas (São João da Pesqueira).

Relhas, Família (2017). *Barca da Foz do Sabor*. Foz do Sabor (Torre de Moncorvo).

## **Anexos 1**

### **Tabelas**

Freguesias	Fogos (1758)	Habitantes (1864)	Habitantes (1878)	Habitantes (1890)	Habitantes (1900)	Habitantes (1911)	Habitantes (1920)	Habitantes (1930)
Amedo	290	566	512	624	640	627	545	596
Beira Grande	259	430	409	403	455	468	394	468
Belver	246	475	449	439	480	460	406	416
Carrazeda de Ansiães	163	316	487	590	673	794	696	848
Castanheiro	406	911	890	1032	1098	1111	1003	1210
Fonte Longa	292	610	581	577	650	669	614	685
Lavandeira	0	330	382	409	400	401	352	408
Linhares	493	1135	1151	1420	1363	1482	1291	1425
Marzagão	211	539	569	591	611	679	554	669
Mogo de Malta	130	329	341	323	320	330	247	273
Parambos	221	578	616	632	695	676	566	595
Pereiros	0	633	646	746	796	736	645	622
Pinhal do Norte	279	582	551	650	825	699	684	766
Pombal	383	880	875	832	825	832	727	842
Ribalonga	165	367	409	433	498	461	460	419
Seixo de Ansiães	489	752	926	1081	1072	1047	904	1265
Selores	236	325	410	482	487	436	395	446
Vilarinho da Castanheira	532	1192	1332	1384	1536	1534	1378	1346
Zedes	167	206	206	225	178	225	221	446

Tabela n.º 1 – Fogos e população residente nas freguesias do concelho de Carrazeda de Ansiães entre 1758 e 1930.

Freguesias	Habitantes (1940)	Habitantes (1950)	Habitantes (1960)	Habitantes (1970)	Habitantes (1981)	Habitantes (1991)	Habitantes (2001)	Habitantes (2011)
Amedo	731	796	676	526	615	411	340	302
Beira Grande	496	482	360	288	330	260	194	144
Belver	497	549	492	226	496	365	361	322
Carrazeda de Ansiães	1059	1464	1323	830	1 447	1 299	1605	1701
Castanheiro	1306	1364	1074	849	962	761	586	427
Fonte Longa	843	824	772	654	697	435	355	301
Lavandeira	437	495	504	390	436	346	184	162
Linhares	1556	1676	1568	1 140	1 062	769	574	421
Marzagão	660	789	604	545	457	323	320	315
Mogo de Malta	305	292	278	219	218	163	141	111
Parambos	619	651	626	403	431	420	314	247
Pereiros	728	755	684	432	524	415	310	235
Pinhal do Norte	788	791	781	664	584	448	315	263
Pombal	822	875	864	663	636	519	404	324
Ribalonga	488	540	403	339	251	171	115	92
Seixo de Ansiães	1004	1091	945	751	642	484	367	290
Selores	495	505	532	289	318	246	171	141
Vilarinho da Castanheira	1533	1560	1462	1 058	987	1096	772	415
Zedes	337	329	392	349	327	304	214	160

Tabela n.º 2 – População residente nas freguesias do concelho de Carrazeda de Ansiães entre 1940 e 2011.

Freguesias	Fogos (1758)	Habitantes (1864)	Habitantes (1878)	Habitantes (1890)	Habitantes (1900)	Habitantes (1911)	Habitantes (1920)	Habitantes (1930)
Açoreira	269	522	594	531	560	494	494	645
Adeganha	196	724	890	801	861	736	736	941
Cabeça Boa	222	701	742	634	710	838	834	977
Cardanha	248	489	534	598	642	557	557	614
Carviçais	860	1219	1474	1535	1583	1728	1706	1825
Castedo	379	671	700	646	654	597	550	584
Felgar	656	1114	1150	1123	1185	1269	1190	1183
Felgueiras	330	626	705	828	945	1026	920	1037
Horta da Vilariça	176	492	579	539	639	668	656	747
Larinho	393	655	714	735	805	694	726	725
Lousa	725	1000	1165	1244	1352	1475	1326	1345
Maçores	250	496	533	546	569	502	429	481
Mós	314	567	565	579	594	659	621	662
Peredo dos Castelhanos	272	401	418	397	438	439	342	367
Souto da Velha	323	312	345	375	391	327	323	345
Torre de Moncorvo	1261	1929	1982	2190	2548	3117	2173	2625
Urros	733	1094	1222	1126	1225	1082	959	1051

Tabela n.º 3 – Fogos e população residente nas freguesias do concelho de Torre de Moncorvo entre 1758 e 1930.

Freguesias	Habitantes (1940)	Habitantes (1950)	Habitantes (1960)	Habitantes (1970)	Habitantes (1981)	Habitantes (1991)	Habitantes (2001)	Habitantes (2011)
Açoreira	685	711	768	565	631	554	526	524
Adeganha	1151	1204	1131	975	770	593	447	343
Cabeça Boa	1024	1107	1036	750	634	536	469	428
Cardanha	692	620	496	502	415	386	276	231
Carviçais	2140	2163	2255	1 608	1429	1157	882	757
Castedo	742	742	709	518	464	358	275	236
Felgar	1358	1461	1971	1 487	1447	1167	1100	954
Felgueiras	1167	1173	1139	642	660	460	438	291
Horta da Vilariça	1001	1005	850	609	619	520	396	310
Larinho	849	837	827	566	658	532	439	365
Lousa	1645	1660	1557	1 086	897	666	508	358
Maçores	541	518	513	361	345	302	223	169
Mós	737	744	652	603	575	426	309	246
Peredo dos Castelhanos	388	412	418	264	256	174	148	111
Souto da Velha	359	423	464	252	253	197	125	93
Torre de Moncorvo	2948	2631	2757	2 615	3134	2513	3033	2891
Urros	1155	1125	988	624	487	428	325	265

Tabela n.º 4 – População residente nas freguesias do concelho de Torre de Moncorvo entre 1940 e 2011.

Freguesias	Fogos (1758)	Habitantes (1864)	Habitantes (1878)	Habitantes (1890)	Habitantes (1900)	Habitantes (1911)	Habitantes (1920)	Habitantes (1930)
Almendra	818	1170	1168	1446	1406	1459	1188	1393
Castelo Melhor	293	674	613	708	740	858	736	834
Cedovim	661	948	1000	1010	1084	1074	992	938
Chãs	0	390	447	487	510	593	627	702
Custóias	0	344	364	435	376	389	364	474
Freixo de Numão	840	776	975	1050	1120	1085	1007	1030
Horta	93	297	336	355	411	425	402	464
Mós	317	434	504	586	601	697	698	757
Murça	119	222	241	286	263	319	320	310
Muxagata	616	795	747	623	747	729	581	650
Numão	373	563	431	632	666	665	642	730
Santa Comba	524	731	771	657	739	827	822	822
Santo Amaro	143	361	332	316	398	425	459	514
Sebadelhe	283	432	474	494	525	564	529	574
Seixas	273	278	305	402	427	458	441	526
Touça	163	331	327	290	355	392	307	346
Vila Nova de Foz Côa	1913	2867	3124	3274	3371	3396	3136	3340

Tabela n.º 5 – Fogos e população residente nas freguesias do concelho de Vila Nova de Foz Côa entre 1758 e 1930.

Freguesias	Habitantes (1940)	Habitantes (1950)	Habitantes (1960)	Habitantes (1970)	Habitantes (1981)	Habitantes (1991)	Habitantes (2001)	Habitantes (2011)
Almendra	1534	1596	1371	704	745	633	457	386
Castelo Melhor	839	910	868	606	527	410	336	228
Cedovim	1079	1108	595	667	595	495	434	338
Chãs	805	847	808	501	471	392	370	278
Custóias	604	657	688	350	410	326	278	202
Freixo de Numão	1223	1339	1185	747	806	586	652	502
Horta	602	574	574	283	377	317	266	242
Mós	723	714	656	457	403	309	241	190
Murça	358	398	353	220	225	150	135	107
Muxagata	769	788	746	533	523	363	403	309
Numão	750	754	748	497	489	335	311	240
Santa Comba	875	1058	924	632	483	368	290	208
Santo Amaro	562	479	437	273	158	134	94	50
Sebadelhe	675	728	670	382	429	374	317	265
Seixas	587	601	676	463	506	439	357	335
Touça	442	445	413	289	394	280	253	235
Vila Nova de Foz Côa	3340	4120	4129	2 457	3 710	2974	3300	3197

Tabela n.º 6 – População residente nas freguesias do concelho de Vila Nova de Foz Côa entre 1940 e 2011.

Freguesias	Fogos (1758)	Habitantes (1864)	Habitantes (1878)	Habitantes (1890)	Habitantes (1900)	Habitantes (1911)	Habitantes (1920)	Habitantes (1930)
Castanheiro do Sul	0	756	833	727	756	766	710	788
Ervedosa do Douro	0	2555	2186	2072	2204	2311	1765	2692
Espinhosa	0	392	463	449	436	418	389	402
Nagozelo do Douro	194	680	705	716	654	639	580	684
Paredes da Beira	564	1138	1213	1139	1068	1128	1003	944
Pereiros	203	305	313	279	289	273	167	228
Riodades	380	820	853	785	869	888	834	965
São João da Pesqueira	399	2688	2092	2301	2052	2038	1931	1860
Soutelo do Douro	127	1116	941	1113	893	911	841	858
Trevões	754	1142	1205	1149	1069	1111	1022	992
Vale de Figueira	242	370	680	694	753	772	710	828
Valongo dos Azeites	151	320	385	343	374	368	363	412
Várzea de Trevões	252	338	337	321	280	332	310	308
Vilarouco	473	729	788	774	808	849	743	802

Tabela n.º 7 – Fogos e população residente nas freguesias do concelho de São João da Pesqueira entre 1758 e 1930.

Freguesias	Habitantes (1940)	Habitantes (1950)	Habitantes (1960)	Habitantes (1970)	Habitantes (1981)	Habitantes (1991)	Habitantes (2001)	Habitantes (2011)
Castanheiro do Sul	838	800	882	654	657	603	474	439
Ervedosa do Douro	2854	2682	2765	1 754	1 738	1629	1424	1294
Espinhosa	415	397	352	294	259	183	161	156
Nagozelo do Douro	855	773	723	637	637	560	517	414
Paredes da Beira	957	1070	1094	811	768	829	733	629
Pereiros	225	213	256	196	151	150	116	84
Riodades	972	1150	1131	790	719	648	567	462
São João da Pesqueira	2104	2041	1904	1 547	2 034	1869	1989	2206
Soutelo do Douro	998	851	1050	636	601	568	522	459
Trevões	1087	1083	1089	837	871	795	639	540
Vale de Figueira	927	1106	1966	924	664	770	585	462
Valongo dos Azeites	432	439	404	290	314	267	262	227
Várzea de Trevões	356	401	385	305	277	252	237	174
Vilarouco	920	936	1123	646	529	458	427	328

Tabela n.º 8 – População residente nas freguesias do concelho de São João da Pesqueira entre 1940 e 2011.

Freguesias	Fogos (1758)	Habitantes (1864)	Habitantes (1878)	Habitantes (1890)	Habitantes (1900)	Habitantes (1911)	Habitantes (1920)	Habitantes (1930)
Alijó	840	1672	1994	1878	1985	2152	1661	2330
Amieiro	260	395	397	384	382	326	275	330
Carlão	443	1421	1504	1622	1799	1829	1599	1706
Casal de Loivos	220	638	941	885	717	766	756	1034
Castedo	311	814	725	537	561	645	425	682
Cotas	165	711	871	850	604	619	463	546
Favaio	760	2006	2164	1933	2065	2006	1667	2108
Pegarinhos	430	871	941	1038	1094	1028	1013	1000
Pinhão	0	0	0	0	0	0	0	992
Pópulo	180	409	400	449	516	529	463	662
Ribalonga	210	367	385	425	464	401	461	559
Sanfins do Douro	424	2256	2770	2075	2184	2287	2474	2428
Santa Eugénia	296	698	697	668	711	717	695	732
São Mamede de Ribatua	655	1520	1640	1604	1483	1495	1349	1360
Vale de Mendiz	66	558	472	303	327	264	354	382
Vila Chã	582	922	997	997	1132	1074	918	1008
Vila Verde	559	1615	1560	1513	1621	1648	1689	1548
Vilar de Maçada	897	1771	1828	1879	2099	1747	1646	1856
Vilarinho de Cotas	57	222	161	199	175	253	122	196

Tabela n.º 9 – Fogos e população residente nas freguesias do concelho de Alijó entre 1758 e 1930.

Freguesias	Habitantes (1940)	Habitantes (1950)	Habitantes (1960)	Habitantes (1970)	Habitantes (1981)	Habitantes (1991)	Habitantes (2001)	Habitantes (2011)
Alijó	2795	3215	3316	2130	2857	2749	2806	2635
Amieiro	318	354	357	185	226	94	104	81
Carlão	1835	1930	1925	1235	1349	1037	886	719
Casal de Loivos	510	466	414	380	228	235	198	183
Castedo	937	802	771	615	691	632	495	373
Cotas	617	822	606	360	420	389	273	245
Favaio	2190	2265	1946	1495	1669	1497	1312	1064
Pegarinhos	1145	1106	1120	850	842	656	575	465
Pinhão	894	894	942	830	866	954	829	648
Pópulo	667	667	731	630	518	399	336	277
Ribalonga	555	555	603	370	465	403	291	231
Sanfins do Douro	2768	2801	2852	2145	2429	2176	1763	1495
Santa Eugénia	708	678	701	545	600	511	411	333
São Mamede de Ribatua	1556	1669	1579	1225	1300	1036	905	728
Vale de Mendiz	467	447	427	315	434	409	311	249
Vila Chã	1058	1099	1093	855	866	671	579	533
Vila Verde	1719	1789	1705	1235	1284	998	844	622
Vilar de Maçada	2084	2241	2110	1620	1598	1250	1236	915
Vilarinho de Cotas	185	194	313	105	204	231	166	146

Tabela n.º 10 – População residente nas freguesias do concelho de Alijó entre 1940 e 2011.



	Alijó		
Ano	1887	1893	1911
Número	94	162	531
	Carraceda de Ansiães		
Ano	1887	1893	1911
Número	20105	732	
	São João da Pesqueira		
Ano	1887	1893	1911
Número	40	92	139
	Torre de Moncorvo		
Ano	1887	1893	1911
Número	8	23	897
	Vila Nova de Foz Côa		
Ano	1887	1893	1911
Número	28	93	172

Tabela n.º 11 – “Emigração Legal de Naturais dos Concelhos do Alto Douro em 1887, 1893 e 1911” Extraído e adaptado de (Pereira, 1989).

DISTRICTOS	Barcas de passagem	Barcos de passagem	Barcos de pesca	Pessoas empregadas	Rodeiros ou Rabões até 15 pipas	De 15 a 30 pipas	De 30 a 40 pipas	De 40 a 50 pipas	De 50 a 60 pipas	De 60 a 70 pipas	De 70 a 80 pipas	De 80 para cima	Pessoas empregadas	
													Arraes	Marinheiros
Aveiro.....	6	10	23	120	33	14	5	»	9	2	3	»	30	247
Bragança.....	19	»	2	29	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Guarda.....	7	»	6	19	4	1	»	1	»	»	»	»	2	10
Porto.....	15	241	183	988	83	112	44	34	27	13	1	»	171	1803
Vila Real.....	18	1	6	57	73	41	9	22	4	2	5	3	61	652
Vizeu.....	24	2	72	233	20	50	14	15	3	5	»	»	76	755
Total.....	89	254	292	1446	213	218	72	72	43	22	9	3	340	3467

Tabela n.º 12 – Barcas de Passagem e barcos de pesca em alguns distritos de Portugal em 1857, Fonte: “Recapitulação do Mappa retro por Districtos.” elaborado pelo Barão do Vallado (Vallado, 1857)

Número	Ponto	Número	Ponto	Número	Ponto
46	1.º do Pocinho	61	2.º do Raio	77	Cannas
47	2.º do Pocinho	62	3.º do Raio	78	Vargellas
48	Azenhas dos Frades	63	1.º da Telhada	79	1.º de S.to Xisto (barca)
49	1.º da Barca Velha	64	2.º da Telhada	80	2.º de S.to Xisto
50	2.º da Barca Velha	65	Torrão da Murça (barca)	81	3.º de S.to Xisto
51	Sabor	66	Azenhas de Dona Ana	82	Ripança
52	2.º do Sabor	67	Volta d'Andreza (barca)	83	Caçarellhos
53	3.º do Sabor	68	Sermenha	84	Cachão de S.
54	Pennedo da Vide	69	Coleja (barca)	85	1.º da Baleira
55	Pena Redonda	70	Figueiras	86	2.º da Baleira
56	2.º da Pena Redonda	71	2.º das Figueiras	87	da Colmaça
57	3.º da Pena Redonda	72	Teja	88	Alegria
58	Saião	73	Trilhoeira	89	2.º da Alegria
58	Saião (2)	74	Arnozello (barca)	90	Rapa Velha
59	Salgueiral	75	Cadãozinho	91	Loureiro do Tua (barca)
60	Raio	76	2.º do Cadãozinho		

Tabela n.º 13 – Pontos Naturais da “Carta do Rio Douro e Paiz Vinhateiro” de 1848, segundo o Barão de Forrester (Forrester, 1848)

Comarca	Concelho	Freguesia/Paróquia/Povoação	Margem	Passagem e Destino
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Marzagão	Norte	Vale de Marzagão
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Marzagão	Norte	Selores - cais dos Canais e Sício
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Ansiães (Lavandeira)	Norte	cais dos Canais - cais do Sício
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Selores	Norte	idem
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Fontelonga	Norte	idem-Selores
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Fontelonga	Norte	idem - Seixo - Beira Grande
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Seixo de Ansiães	Norte	Serro do Comparado - cais de Amozelo
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Beira Grande	Norte	cais dos Canais
Torre de Moncorvo	Carrazeda de Ansiães	Beira Grande	Norte	cais de Amozelo
Torre de Moncorvo	Vilarinho da Castanheira	Vilarinho da Castanheira	Norte	cais do Lobazim
Torre de Moncorvo	Vilarinho da Castanheira	Lousa	Norte	Barca de Vilarinho
Torre de Moncorvo	Vilarinho da Castanheira	Lousa	Norte	Saião
Torre de Moncorvo	Vila Flor	Vila Flor	Norte	Foz do Sabor
Torre de Moncorvo	Vila Flor	Nabo	Norte	idem
Torre de Moncorvo	Torre de Moncorvo	Cabeça Boa	Norte	cais das Cabanas
Torre de Moncorvo	Torre de Moncorvo	Cabeça de Mouro	Norte	ligação a Cabeça Boa
Torre de Moncorvo	Torre de Moncorvo	Horta da Vilariça	Norte	Foz do Sabor
Torre de Moncorvo	Torre de Moncorvo	Torre de Moncorvo	Norte	idem
Torre de Moncorvo	Torre de Moncorvo	Açoreira	Norte	cais da Barca da Torre de Moncorvo
Torre de Moncorvo	Torre de Moncorvo	Peredo de Castelhanos	Norte	Barca de Foz Côa
Torre de Moncorvo	Torre de Moncorvo	Urros	Norte	cais das Pariças
Torre de Moncorvo	Freixo de Espada a Cinta	Lígaras	Norte	Barca de Alva

Tabela n.º 14 – “Quadro das estradas que conduziam ao Douro (1790)” Extraído e adaptado de (Abreu, 2011, p. 94 e 95)

Comarca	Concelho	Freguesia/Paróquia/Povoação	Margem	Passagem e Destino
Trancoso	Figueira de Castelo Rodrigo	Escalhão	Sul	Barca de Alva
Trancoso	Almendra	Almendra	Sul	cais da Barca de Foz do Côa
Trancoso	Almendra	Castelo Melhor	Sul	cais da Barca de Foz do Côa
Trancoso	Vila Nova de Foz Coa	Vila Nova de Foz Coa	Sul	cais da Barca de Torre de Moncorvo
Trancoso	Freixo de Numão	Vale de Boi (Santo Amaro)	Sul	cais da Quinta do Saião
Trancoso	Freixo de Numão	Mós	Sul	cais da Foz de Murça
Trancoso	Freixo de Numão	Murça	Sul	cais da Barca de Coleja
Trancoso	Freixo de Numão	Freixo de Numão	Sul	cais da Barca de Coleja
Trancoso	Freixo de Numão	Seixas	Sul	cais da Quinta das Figueiras
Trancoso	Freixo de Numão	Sebadelhe	Sul	cais da Quinta das Figueiras
Pinhel	Ranhados	Poço do Canto	Sul	cais da Quinta das Figueiras
Trancoso	Freixo de Numão	Numão	Sul	cais de Arnozelo
Trancoso	Freixo de Numão	Custóias	Sul	idem
Trancoso	Freixo de Numão	Horta do Douro	Sul	cais de Arnozelo
Trancoso	São João da Pesqueira	Vale de Figueira	Sul	Estrada de S. Xisto - cais das Canameiras ( S. Xisto)
Trancoso	São João da Pesqueira	Ólas	Sul	Vale de Figueira
Trancoso	São João da Pesqueira	Vilarouco	Sul	cais das Canameiras
Trancoso	São João da Pesqueira	Pereiros	Sul	cais das Canameiras
Trancoso	Cedovim	Cedovim	Sul	idem
Trancoso	Valongo dos Azeites	Valongo dos Azeites	Sul	idem

Tabela n.º 15 – “Quadro das estradas que conduziam ao Douro (1790)” Extraído e adaptado de (Abreu, 2011, p. 94 e 95)

Sentido	Locais de passagem	Sentido	Locais de passagem
Lisboa -Torre de Moncorvo	Santarém	Moimenta da Beira- Torre de Moncorvo	Fonte Arcada
	Tomar		Chuzendo
	Celorico		Penedono
	S. Martinho		Vila de Ranhados
	Rabaçal		Sedavim
	Marvão		Sevadelhe
	Pocinho		Freixo de Numão
	Torre de Moncorvo		Barca de Pocinho
Torre de Moncorvo- Miranda	Carviçais		Torre do Moncorvo
	Mogadouro	Trancoso- Torre de Moncorvo	Carvalhal
	Vila de Ala		Vilharinhos
	Sendim		Meda
	Miranda		Fonte Longa
Torre de Moncorvo- Chaves (passava pela ponte da Portela):	Portela		Freixo de Numão
	Vila Flor		Santo Amaro
	Meireles		Barca do Douro
	Frechas		Torre de Moncorvo
	Mirandela	Trancoso- Torre de Moncorvo	Valcovo
	Eixes		Rabaçal
	Rio Torto		Venda da Barriga
	Valpaços		Marvão
	Ervões		Barca do Douro
	S. Lourenço		Moncorvo
Torre de Moncorvo- Vila Real	Chaves	Guarda- Torre de Moncorvo	Recamondo
	Vila Flor		Avelãs da Ribeira
	Abreiro		Alverca
	Monte de Febres		Cerejo
	Murça		Cótimos
	Parasita		Coriscada
	Justes		Venda da Barriga
	Vila Real		Marvão
Lisboa- Bragança	Moncorvo		Vila Nova de Foz Coa
	Portela		Douro
	Santa Comba		Moncorvo
	Burga		
	Bornes		
	Vale Benfeito		
	Fernande		
	Quintela de Lampaças		
	Bidoido		
	Rebordões		
	Bragança		
Moimenta Beira- São João da Pesqueira	Guedieiros		
	Paredes		
	Trovões		
	S. João da Pesqueira		

Tabela n.º 16 – Estradas existentes em Trás-os-Montes e Alto Douro, segundo João Baptista de Castro, representadas na Carta Militar das Principais Estradas de Portugal de 1808, Fonte: (Matos, 1980)

O seguinte quadro synoptico resume o estudo feito :

Designação das estradas	Estações servidas	Construídas	Em construção	Por construir
Districtal n.º 80.....	Mosteirô .....	12:267	3:309	21:737
Districtal n.º 81 .....	Idem .....	7:009	7:519	51:827
Real n.º 34 (de Gouveia ao limite do districto do Porto).	Idem .....	"	8:180	10:221
Ramal da real n.º 34 ...	Arega .....	-	7:420	-
Idem .....	Ermida .....	-	3:137	-
Ramal da districtal n.º 80	Idem .....	-	-	4:854
Ramal da real n.º 27...	Barqueiros...	-	-	5:000
Ramal da real n.º 34...	Rede .....	-	-	200
Ramal n.º 34 (no districto de Villa Real).	Idem .....	-	-	8:018
Ramal da districtal n.º 80	Idem .....	-	-	6:000
Idem .....	Moledo .....	-	-	6:521
Districtal n.º 48.....	Covellinhos...	-	3:733	29:300
Districtal n.º 53.....	Ferrão .....	8:322	-	17:104
Districtal n.º 51.....	Pinhão .....	3:155	12:515	-
Districtal n.º 52.....	Idem .....	5:781	5:133	30:411
Ramal da real n.º 14...	Idem .....	14:953	1:377	6:857
Real n.º 39.....	S. Mamede...	3:609	2:965	-
Ramal da districtal n.º 93	Ferradosa...	-	209	5:502
Districtal n.º 93.....	Idem .....	-	-	32:764
Ligação com a real n.º 34	Vesuvio .....	5:294	-	7:324
Ramal da real n.º 34...	Freixo .....	2:284	-	12:166
Real n.º 9 (até Cardigaes)	Pocinho .....	9:393	644	21:789
Districtal n.º 58 (districto da Alfandega da Fé).	Idem .....	5:511	7:445	5:871
Ramal da real n.º 38 ...	Idem .....	-	-	9:967
Real n.º 9 (desde Longroiva).	Idem .....	12:131	8:472	3:598
Municipal de Almendra á estação.	Almendra ....	-	11:645	-
Real n.º 9 (desde Cardigaes).	Barca de Alva	5:092	-	12:050
Real n.º 53 (desde Pinhel).	Idem .....	37:094	5:636	-

Tabela n.º 17 – Estradas que serviam as estações e apeadeiros da linha do Douro em 1903,  
Fonte: (Miranda, 1903, p. 130).

Distritos	Concelhos	Barca de Passagem	Barcos de Passagem
Vizeu e Bragança	Pesqueira e Carrazeda	S. Martinho	0
Bragança	Carrazeda	Baleira	0
Vizeu e Bragança	Pesqueira e Carrazeda	S. Xisto	0
Bragança e Guarda	Carrazeda e Villa Nova de FosCôa	Arnosello	0
Bragança	Carrazeda	Figueiras	0
Bragança e Guarda	Carrazeda e Villa Nova de FosCôa	Lobasim	0
Bragança e Guarda	Moncorvo e Villa Nova de FosCôa	Barca Velha/Bouça	0
Bragança e Guarda	Moncorvo e Villa Nova de FosCôa	Pocinho/Defronte do Pocinho	0

Tabela n.º 18 – Barcas de Passagem existentes nos concelhos da área de estudo em 1856,  
(Vallado, 1857).

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca da Cadima/Telhada	17 de Dezembro de 1925		Elísio Augusto Coutinho	Freixo de Numão	1926	mil cento e cinquenta escudos	António Mammel Pinto		\$ 20	Livro de Autos de arrematação- 1925-1927 – Fls. 5 -6v
Barca da Cadima/Telhada	12 de Dezembro de 1926		Mammel António Veiga	Louza	1927	cem mil escudos	Belmiro do Nascimento Trigo		\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1925-1927 – Fls. 42 -43v
Barca da Cadima/Telhada	24 de Dezembro de 1936		João dos Santos Lemos	Cadima	1937	mil e duzentos e cem escudos	Alberto Augusto dos Lemos	Freixo de Numão	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936-1939 – Fls. 3 -3 v
Barca da Cadima/Telhada	18 de Dezembro de 1937		João dos Santos Lemos	Cadima	1938	três mil e cem escudos	Mammel Pizarro		\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936-1939 – Fls. 14 -14 v
Barca da Cadima/Telhada	24 de Dezembro de 1938		João dos Santos Lemos	Cadima	1939	mil e duzentos escudos	Abílio Fernandes Arrepiá	Louza	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936-1939 – Fls. 24 -24 v
Barca da Cadima/Telhada	9 de Novembro de 1939		João dos Santos Lemos	Cadima	1940	cinco mil e dez escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936-1939 – Fls. 26 - 27
Barca da Cadima/Telhada	30 de Novembro de 1940		João dos Santos Lemos	Cadima	1941	dois mil duzentos e cinquenta escudos	Alberto Augusto Santos	Freixo de Numão	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1939-1943 – Fls. 7 - 7 v
Barca da Cadima/Telhada	10 de Dezembro de 1941		João dos Santos Lemos	Cadima	1942	três mil escudos	Abílio Fernandes Arrepiá	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1939-1943 – Fls.12 - 12 v
Barca da Cadima/Telhada	7 de Dezembro de 1942		Daniel António	Cadima	1943	três mil escudos	Abílio Fernandes Arrepiá	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1939-1943 – Fls. 21 - 21 v
Barca da Cadima/Telhada	7 de Dezembro de 1943		João de Deus Bruno	Freixo de Numão	1944	cinco mil setecentos e cinquenta escudos	Alberto Augusto dos Santos	Freixo de Numão	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1939-1943 – Fls. 23 - 23 v
Barca da Cadima/Telhada	27 de Dezembro de 1944		Daniel António	Cadima	1945	três mil duzentos e cinquenta escudos	Abílio Fernandes Arrepiá	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1943-1946 – Fls. 11 - 11 v
Barca da Cadima/Telhada	8 de Dezembro de 1945		Daniel António	Cadima	1946	dois mil escudos	Abílio Fernandes Arrepiá	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1943-1946 – Fls. 18 - 18 v
Barca da Cadima/Telhada	23 de Novembro de 1946		Daniel António	Cadima	1947	quatro mil escudos	José Luis Tavares e João Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1943-1946 – Fls. 22 - 22 v
Barca da Cadima/Telhada	22 de Novembro de 1947		Daniel António	Cadima	1948	quatro mil escudos	Abílio Fernandes Arrepiá	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1946-1950 – Fls. 6 - 6 v
Barca da Cadima/Telhada	21 de Dezembro de 1948		Daniel António	Cadima	1949	quatro mil escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1946-1950 – Fls. 23 - 23 v
Barca da Cadima/Telhada	9 de Janeiro de 1950		Daniel António	Cadima	1950	quatro mil escudos	João dos Santos Lemos	Freixo de Numão	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1950-1952 – Fls. 15 - 16 v
Barca da Cadima/Telhada	8 de Março de 1951		Daniel António	Cadima	1951	dois mil e duzentos escudos	João dos Santos Lemos	Freixo de Numão	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1950-1952 – Fls. 30 - 30v
Barca da Cadima/Telhada	8 de Janeiro de 1952		Daniel António	Cadima	1952	mil e duzentos escudos	João dos Santos Lemos	Freixo de Numão	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1950-1952 – Fls. 39 - 39v
Barca da Cadima/Telhada	23 de Dezembro de 1952		Daniel António	Cadima	1953	mil e duzentos escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1950-1952 – Fls. 43 - 44
Barca da Cadima/Telhada	28 de Dezembro de 1953		Daniel António	Cadima	1954	mil escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1952-1964 – Fls. 3 v - 4
Barca da Cadima/Telhada	18 de Dezembro de 1954		Daniel António	Cadima	1955	quinhentos escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1952-1964 – Fls. 10 v - 11
Barca da Cadima/Telhada	18 de Agosto de 1956		José Maria Araújo Madureira	Cadima	1957	mil escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1952-1964 – Fls. 16 v - 17
Barca da Cadima/Telhada	31 de Agosto de 1956		Daniel António	Cadima	1956	quinhentos escudos	Edmundo Eduardo Ferreira		\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1952-1964 – Fls.15 v - 16
Barca da Cadima/Telhada	18 de Dezembro de 1957		José Maria Araújo Madureira	Cadima	1958	setecentos e cinquenta escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1952-1964 – Fls. 23 v - 24
Barca da Cadima/Telhada	18 de Março de 1959		José Maria Araújo Madureira	Cadima	1959	trezentos escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1952-1964 – Fls. 28 v - 29
Barca da Cadima/Telhada	23 de Dezembro de 1959		Daniel António Madureira	Cadima	1960	mil e cinquenta escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1952-1964 – Fls. 32 v - 33
Barca da Cadima/Telhada	3 de Fevereiro de 1961		Daniel António Madureira	Cadima	1961	cinquenta escudos	João dos Santos Lemos	Cadima	\$ 50	Livro de Autos de arrematação- 1952-1964 – Fls. 38 v - 39

Tabela n.º 19 – Processo de arrematação da Barca da Cadima/Telhada entre 1925 e 1961.



Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca da Cadima/Telhada	22 de Dezembro de 1922				1923				\$20	Livro de Registo de Editais - 1910-1923
Barca da Cadima/Telhada	22 de Dezembro de 1923				1924				\$20	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Cadima/Telhada	11 de Dezembro de 1924				1925				\$20	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Cadima/Telhada	15 de Dezembro de 1927				1928				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Cadima/Telhada	29 de Novembro de 1928				1929				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Cadima/Telhada	30 de dezembro de 1929				1930				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Cadima/Telhada	4 de Dezembro de 1930				1931				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Cadima/Telhada	10 de Dezembro de 1931				1932				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1931- 1935
Barca da Cadima/Telhada	20 de Dezembro de 1934				1935				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1931- 1935
Barca da Cadima/Telhada	19 de Dezembro de 1935				1936				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1935- 1943
Barca da Cadima/Telhada	18 de Dezembro de 1962				1963				\$ 50	Livro das Atas da Câmara - 1962-1963 - Fls. 104 - 105
Barca da Cadima/Telhada	28 de Dezembro de 1964				1965				\$ 50	Livro das Atas da Câmara - 1965-1968 - Fls. 152
Barca da Cadima/Telhada	5 de Janeiro de 1971				1971				um escudo e cinquenta centavos	Livro das Atas da Câmara - 1968-1971 - Fls. 149 v
Barca da Cadima/Telhada	1 de Fevereiro de 1972				1972				um escudo e cinquenta centavos	Livro das Atas da Câmara - 1971-1974 - Fls. 13
Barca da Cadima/Telhada	15 de Fevereiro de 1973				1973				um escudo e cinquenta centavos	Livro das Atas da Câmara - 1971-1974 - Fls. 102

Tabela n.º 20 – Processo de arrematação da Barca da Cadima/Telhada entre 1922 e 1973.



Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca do Saião	23 de Novembro de 1902		António Monteiro de Sousa Mira	Louza	1903	quinze mil e quinhentos reis	João Mamuel Lopes Dario	Torre de Moncorvo		Livro dos termos das arrematações - 1902 - 1904 - Fls. 5v
Barca do Saião	22 de Novembro de 1903		António Cardoso	Louza	1904	trinta mil reis	José Manuel Félix	Cabeça Boa		Livro dos termos das arrematações - 1902 - 1904 - Fls. 12 - 12 v
Barca do Saião	20 de Novembro de 1904		António Monteiro da Barra Mira	Louza	1905	cinco mil reis	Sem Fiador			Livro dos Autos de arrematação - 1904 -1906 - Fls. 14 -14 v
Barca do Saião	20 de Novembro de 1905		António Monteiro da Barra Mira	Louza	1906	cinco mil reis	Sem Fiador			Livro dos Autos de arrematação - 1904 - 1906 - Fls. 16 - 16 v
Barca do Saião	15 de Dezembro de 1906		Mamuel d ' Almeida Carvalho	Louza	1907	cinco mil reis	Sem Fiador			Livro de Autos de arrematação - 1906 -1907 - Fls. 14 - 14 v
Barca do Saião	9 de Dezembro de 1908		António Cardoso	Louza	1909	dois mil reis	Sem Fiador			Livro de Autos de arrematação - 1908 -1909 - Fls. 14 - 14 v
Barca do Saião	5 de Dezembro de 1926		António Caetano Santiago	Louza	1927	cento vinte escudos	Sem Fiador		\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1925 -1927 - Fls. 41 -42
Barca do Saião	21 de Novembro de 1936		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1937	quarenta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936 -1939 - Fls. 2 -2 v
Barca do Saião	18 de Dezembro de 1937		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1938	trinta escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936 -1939 - Fls. 15 -15 v
Barca do Saião	17 de Dezembro de 1938		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1939	trinta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936 -1939 - Fls. 21 -21 v
Barca do Saião	9 de Dezembro de 1939		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1940	trinta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936 -1939 - Fls. 27v -28
Barca do Saião	30 de Novembro de 1940		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1941	trinta escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1939 -1943 - Fls. 3 -3v
Barca do Saião	10 de Dezembro de 1941		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1942	trinta escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1939 -1943 - Fls. 13 - 13v
Barca do Saião	7 de Dezembro de 1942		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1943	trinta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1939 -1943 - Fls. 17 - 17v
Barca do Saião	7 de Dezembro de 1943		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1944	trinta escudos	Sem Fiador		\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1939 -1943 - Fls. 24 - 24v
Barca do Saião	9 de Dezembro de 1944		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1945	trinta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1943 -1946 - Fls. 4 - 4v
Barca do Saião	8 de Dezembro de 1945		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1946	trinta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1943 -1946 - Fls. 13 - 13v
Barca do Saião	23 de Novembro de 1946		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1947	trinta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1943 -1946 - Fls. 20 - 20v
Barca do Saião	22 de Dezembro de 1947		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1948	trinta escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1946 -1950 - Fls. 7 - 7v
Barca do Saião	23 de Dezembro de 1948		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1949	trinta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1946 -1950 - Fls. 25 - 26v
Barca do Saião	9 de Dezembro de 1950		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1950	trinta escudos	José Luís Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1950 -1952 - Fls. 14v - 15v
Barca do Saião	8 de Março de 1951		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1951	trinta e um escudos	José Luis Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1950 -1952 - Fls. 32v - 33v
Barca do Saião	8 de Janeiro de 1952		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1952	vinte escudos	José Luís Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1950 -1952 - Fls. 40 - 40 v
Barca do Saião	23 de Dezembro de 1952		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1953	vinte escudos	José Luís Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1950 -1952 - Fls. 44 - 45
Barca do Saião	28 de Dezembro de 1953		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1954	vinte escudos	José Luís Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 4 v - 5
Barca do Saião	3 de Dezembro de 1954		Eugénio Augusto Tafula	Saião	1955	dez escudos	José Luis Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 8 v - 9
Barca do Saião	18 de Dezembro de 1955		Mmanuel Guedes	Lousa	1956	dez escudos	Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 14 v - 15
Barca do Saião	18 de Dezembro de 1956		Mmanuel Guedes	Lousa	1957	dez escudos	Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 19 v - 20
Barca do Saião	18 de Dezembro de 1957		Mmanuel Guedes	Lousa	1958	dez escudos	Amadeu do Carmo Menezes		\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 24 v - 25
Barca do Saião	18 de Março de 1959		Maria Inácia de Carvalho	Lousa	1959	dez escudos	Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 29 v - 30
Barca do Saião	26 de Dezembro de 1959		Maria Inácia de Carvalho	Lousa	1960	dez escudos	António Alberto Martins		\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 33 v - 34
Barca do Saião	3 de Fevereiro de 1961		Maria Inácia de Carvalho	Lousa	1961	dez escudos	Amadeu do Carmo Menezes		\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 37 v - 38
Barca do Saião	18 de Dezembro de 1961		Maria Inácia de Carvalho	Lousa	1962	dez escudos	Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952 -1964 - Fls. 41 v - 42

Tabela n.º 21 – Processo de arrematação da Barca do Saião entre 1902 e 1961.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca do Saião	9 de Dezembro de 1912				1913					Livro de Registo de Editais -1910 -1923
Barca do Saião	6 de Dezembro de 1913				1914					Livro de Registo de Editais -1910 -1923
Barca do Saião	21 de Novembro de 1914				1915					Livro de Registo de Editais -1910 -1923
Barca do Saião	21 de Dezembro de 1918				1919					Livro de Registo de Editais -1910 -1923
Barca do Saião	12 de Dezembro de 1919				1920					Livro de Registo de Editais -1910 -1923
Barca do Saião	17 de Dezembro de 1920				1921					Livro de Registo de Editais -1910 -1923
Barca do Saião	1921				1922					Livro de Registo de Editais -1910 -1923
Barca do Saião	22 de Dezembro de 1922				1923				\$20	Livro de Registo de Editais -1910 -1923
Barca do Saião	22 de Dezembro de 1923				1924				\$20	Livro de Registo de Editais -1923 - 1931
Barca do Saião	11 de Dezembro de 1924				1925				\$20	Livro de Registo de Editais -1923 - 1931
Barca do Saião	17 de Dezembro de 1925				1926				\$20	Livro de Registo de Editais -1923 - 1931
Barca do Saião	22 de Dezembro de 1927				1928				\$ 50	Livro de Registo de Editais -1923 - 1931
Barca do Saião	29 de Novembro de 1928				1929				\$ 50	Livro de Registo de Editais -1923 - 1931
Barca do Saião	30 de Dezembro de 1929				1930				\$ 50	Livro de Registo de Editais -1923 - 1931
Barca do Saião	4 de Dezembro de 1930				1931				\$ 50	Livro de Registo de Editais -1923 - 1931
Barca do Saião	10 de Dezembro de 1931				1932				\$ 50	Livro de Registo de Editais -1931 - 1935
Barca do Saião	20 de Dezembro de 1934				1935				\$ 50	Livro de Registo de Editais -1931 - 1935
Barca do Saião	19 de Dezembro de 1935				1936				\$ 50	Livro de Registo de Editais -1935 - 1943
Barca do Saião	18 de Dezembro de 1962				1963				\$ 50	Livro das Atas da Câmara - 1962-1963 - Fls. 104 - 105
Barca do Saião	28 de Dezembro de 1964				1965				\$ 50	Livro das Atas da Câmara - 1965-1968 - Fls. 152
Barca do Saião	30 de Dezembro de 1968				1969				\$ 50	Livro das Atas da Câmara - 1968-1971 - Fls. 14
Barca do Saião	5 de Janeiro de 1971				1971				um escudo e cinquenta centavos	Livro das Atas da Câmara - 1968-1971 - Fls. 149 v
Barca do Saião	1 de Fevereiro de 1972				1972				um escudo e cinquenta centavos	Livro das Atas da Câmara - 1971-1974 - Fls. 13
Barca do Saião	15 de Fevereiro de 1973				1973				um escudo e cinquenta centavos	Livro das Atas da Câmara - 1971-1974 - Fls. 102

Tabela n.º 22 – Processo de arrematação da Barca do Saião entre 1912 e 1973.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca da Foz do Sabor	1 de Julho de 1877	2 de Julho de 1877	José Joaquim Pinto	Foz do Sabor	30 de Junho de 1878	oitenta mil reis	Francisco António de Campos	Torre de Moncorvo	quarenta reis	Livro das Atas da Câmara - 1872 - 1877 - Fls. 191v - 192v
Barca da Foz do Sabor	9 de Junho de 1878	2 de Julho de 1878	Joaquim Pinto	Foz do Sabor	1 de Julho de 1879	cento e sessenta e sete mil reis	Francisco António de Campos	Torre de Moncorvo	quarenta reis	Livro das Atas da Câmara - 1877 - 1882 - Fls. 33 - 33v
Barca da Foz do Sabor	15 de Junho de 1879	1 de Julho de 1879	João Augusto de Campos	Foz do Sabor	1880	duzentos mil reis	Francisco António de Campos	Torre de Moncorvo	quarenta reis	Livro das Atas da Câmara - 1877-1882 - Fls. 76v-77v
Barca da Foz do Sabor	30 de Maio de 1880	1 de Julho de 1880	Angélica de Jesus	Foz do Sabor	1881	duzentos e vinte cinco mil reis	Francisco António de Campos	Torre de Moncorvo	quarenta reis	Livro das Atas da Câmara - 1877-1882 - Fls. 104-105v
Barca da Foz do Sabor	12 de Junho de 1881	1 de Julho de 1881	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	1882	quinhentos e cinco mil reis	Francisco António de Campos	Torre de Moncorvo	quarenta reis	Livro das Atas da Câmara - 1877-1882 - Fls. 135v-136
Barca da Foz do Sabor	25 de Junho de 1882	1 de Julho de 1882	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	1883	duzentos mil reis	Francisco António de Campos	Torre de Moncorvo	quarenta reis	Livro das Atas da Câmara - 1877-1882 - Fls. 180v-181v
Barca da Foz do Sabor	27 de Maio de 1883	1 de Julho de 1883	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	30 de Junho de 1884	cento e cinquenta mil reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1882-1885 - Fls. 32 - 33v
Barca da Foz do Sabor	1 de Junho de 1884	1 de Julho de 1884	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	30 de Junho de 1885	sessenta e três mil reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1882-1885 - Fls. 73 - 73v
Barca da Foz do Sabor	21 de Junho de 1885	1 de Julho de 1885	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	30 de Junho de 1886	cento e vinte e dois mil e duzentos reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. - 13
Barca da Foz do Sabor	11 de Julho de 1886	1 de Julho de 1886	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	30 de Junho de 1886	cincoenta mil e cem reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 21
Barca da Foz do Sabor	28 de Agosto de 1887	1 de Julho de 1887	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	30 de Junho de 1888	trinta mil reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 31
Barca da Foz do Sabor	29 de Junho de 1888	1 de Julho de 1888	Gualter Xavier de Moraes	Foz do Sabor	30 de Junho de 1889	trinta mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 39
Barca da Foz do Sabor	16 de Junho de 1889	1 de Julho de 1889	Gualter Xavier de Moraes	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1889	quinze mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 54
Barca da Foz do Sabor	8 de Dezembro de 1889	1 de Janeiro de 1890	Gualter Xavier de Moraes	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1890	trinta mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 59
Barca da Foz do Sabor	25 de Dezembro de 1890	1 de Janeiro de 1891	Gualter Xavier de Moraes	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1881	dez mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 68
Barca da Foz do Sabor	13 de Dezembro de 1891	1 de Janeiro de 1892	Gualter Xavier de Moraes	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1892	dez mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 80
Barca da Foz do Sabor	18 de Dezembro de 1892	1 de Janeiro de 1893	Gualter Xavier de Moraes	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1893	cento e cinquenta mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 91
Barca da Foz do Sabor	17 de Dezembro de 1893	1 de Janeiro de 1894	Domingos Pereira Laranjeiro	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1894	duzentos mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 98
Barca da Foz do Sabor	9 de Dezembro de 1894	1 de Janeiro de 1895	Domingos Pereira Laranjeiro	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1895	cento e oitenta mil reis	João António Baptista	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 109-109 v
Barca da Foz do Sabor	20 de Dezembro de 1896	1 de Janeiro de 1897	Manuel Pereira Laranjeira	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1897	setenta mil reis	Abílio dos Santos Ribeiro	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 126
Barca da Foz do Sabor	12 de Dezembro de 1897	1 de Janeiro de 1898	José Augusto Pinto	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1898	oitenta mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 133
Barca da Foz do Sabor	13 de Dezembro de 1898	1 de Janeiro de 1899	José Augusto Pinto	Foz do Sabor	31 de Dezembro de 1899	nove mil e novecentos reis	João Carlos da Costa	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro de Arrendamentos da Câmara - 1884-1899 - Fls. 140
Barca da Foz do Sabor	10 de Dezembro de 1899		José Augusto	Foz do Sabor	1900	dez mil reis	João Paes d' Oliveira	Foz do Sabor	vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1899 - 1902 - Fls. 3
Barca da Foz do Sabor	9 de Dezembro de 1900		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1901	dez mil reis	Manuel Frederico Miranda	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1899 - 1902 - Fls. 14v- 15
Barca da Foz do Sabor	17 de Novembro de 1901		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1902	dez mil reis	António Augusto Miranda	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1899 - 1902 - Fls. 23- 23v
Barca da Foz do Sabor	23 de Novembro de 1902		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1903	dez mil reis	Manuel Joaquim Pinto		vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1902 - 1904 - Fls. 6- 6v
Barca da Foz do Sabor	21 de Novembro de 1903		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1904	dez mil e cem reis	Sem Fiador		vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1902 - 1904 - Fls. 20
Barca da Foz do Sabor	21 de Novembro de 1904		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1905	sete mil reis	Sem Fiador		vinte reis	Livro dos Autos de arrematação - 1904 - 1906 - Fls. 3 - 3v
Barca da Foz do Sabor	24 de Novembro de 1906		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1907	sete mil reis	Sem Fiador		vinte reis	Livro de Autos de arrematação - 1906 - 1907 - Fls. 4 v - 5

Tabela n.º 23 – Processo de arrematação da Barca da Foz do Sabor entre 1877 e 1906.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca da Foz do Sabor	16 de Novembro de 1907		Mamel António Felizardo	Rego da Barca	1908	nove mil reis	Sem Fiador		vinze reis	Livro de Autos de arrematação - 1906 - 1907 - Fls. 20 v - 21
Barca da Foz do Sabor	20 de Novembro de 1909		João José de Seixas	Cabeça Boa	1910	vinze mil reis	Adriano César de Almeida	Torre de Moncorvo	vinze reis	Livro de Autos de arrematação - 1908 - 1909 - Fls. 24 v
Barca da Foz do Sabor	20 de Novembro de 1910		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1911	vinze mil reis	Adriano César de Almeida	Torre de Moncorvo	vinze reis	Livro de Autos de arrematação - 1909 - 1911 - Fls.
Barca da Foz do Sabor	9 de Novembro de 1911		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1912	vinze mil reis	Adriano César de Almeida	Torre de Moncorvo	vinze reis	Livro de Autos de arrematação - 1911 - 1912 - Fls.
Barca da Foz do Sabor	30 de Novembro de 1912		Mateus Joaquim Pinto	Foz do Sabor	1913	quinze mil reis	José Augusto Pinto	Foz do Sabor	vinze reis	Livro de Autos de arrematação - 1911 - 1912 - Fls.
Barca da Foz do Sabor	4 de Novembro de 1915		Mário Guilherme Amaral	Foz do Sabor	1916	cem escudos e quarenta centavos	José Augusto Pinto	Foz do Sabor		Livro de Autos de arrematação - 1915 - 1917 - Fls. 10 - 10 v
Barca da Foz do Sabor	25 de Novembro de 1916		Izidro dos Santos Moraes	Foz do Sabor	1917	cento e oitenta escudos e cinquenta centavos	Mamel António Teixeira	Foz do Sabor		Livro de Autos de arrematação - 1915 - 1917 - Fls. 14 - 14 v
Barca da Foz do Sabor	29 de Novembro de 1917		José Augusto Pinto	Foz do Sabor	1918	duzentos escudos	Mário Guilherme Amaral	Foz do Sabor		Livro de Autos de arrematação - 1917 - 1919 - Fls. 6 - 6 v
Barca da Foz do Sabor	19 de Dezembro de 1918		Izidro dos Santos Moraes	Foz do Sabor	1919	cinquenta escudos	José Bernardo Amaral	Foz do Sabor		Livro de Autos de arrematação - 1917 - 1919 - Fls. 14 v - 15
Barca da Foz do Sabor	17 de Dezembro de 1925		Macário Cardoso	Foz do Sabor	1926	setecentos escudos	Carlos Alberto Farrinho	Cabanas de Baixo	\$20	Livro de Autos de arrematação - 1925 - 1927 - Fls. 4 v - 5
Barca da Foz do Sabor	30 de Novembro de 1936		Macário Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1937	seiscentos escudos	Mamel Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936 - 1939 - Fls. 1- 1v
Barca da Foz do Sabor	18 de Dezembro de 1937		Macário Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1938	mil quinhentos vinze cinco	Mamel Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936 - 1939 - Fls. 16- 16v
Barca da Foz do Sabor	24 de Dezembro de 1938		Macário Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1939	oitocentos escudos	Mamel Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936 - 1939 - Fls. 23- 23v
Barca da Foz do Sabor	9 de Dezembro de 1939		Macário Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1940	oitocentos escudos	Mamel Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de registo de autos de arrematação - 1936 - 1939 - Fls. 31v- 31v
Barca da Foz do Sabor	30 de Novembro de 1940		Macário Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1941	oitocentos escudos	Mamel Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de registo de arrematação - 1939 - 1943 - Fls. 4- 4v
Barca da Foz do Sabor	20 de Dezembro de 1941		Mamel Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1942	dois mil e um escudos	Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1939 - 1943 - Fls. 15- 15v
Barca da Foz do Sabor	7 de Dezembro de 1942		Mamel Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1943	mil escudos	Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1939 - 1943 - Fls. 20- 20v
Barca da Foz do Sabor	7 de Dezembro de 1943		Mamel Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1944	dois mil e setenta escudos	Mamel Joaquim Pinto	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1939 - 1943 - Fls. 25- 25v
Barca da Foz do Sabor	9 de Dezembro de 1944		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1945	quatro mil e cinco escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1943 - 1946 - Fls. 5- 5 v
Barca da Foz do Sabor	8 de Dezembro de 1945		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1946	quatro mil escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1943 - 1946 - Fls. 12v- 12
Barca da Foz do Sabor	8 de Janeiro de 1947		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1947	mil e quinhentos escudos	José Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1946 - 1950 - Fls. 3v- 4
Barca da Foz do Sabor	22 de Novembro de 1947		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1948	mil e quinhentos escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1946 - 1950 - Fls. 10- 10 v
Barca da Foz do Sabor	23 de Dezembro de 1948		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1949	quatro mil e quinhentos escudos	Amadeu Augusto Damas	Urtos	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1946 - 1950 - Fls. 26- 25
Barca da Foz do Sabor	9 de Janeiro de 1950		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1950	mil e seiscentos escudos	José Luis Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1950 - 1952 - Fls. 13v- 14 v
Barca da Foz do Sabor	8 de Março de 1951		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1951	mil e seiscentos escudos	José Luis Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1950 - 1952 - Fls. 33v- 34 v

Tabela n.º 24 – Processo de arrematação da Barca da Foz do Sabor entre 1907 e 1951.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca da Foz do Sabor	8 de Janeiro de 1952		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1952	mil e duzentos escudos	José Luis Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1950 - 1952 - Fls. 38 - 38 v
Barca da Foz do Sabor	3 de Dezembro de 1952		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1953	quatro mil e um escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1950 - 1952 - Fls. 42 - 43
Barca da Foz do Sabor	28 de Dezembro de 1953		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1954	mil e duzentos escudos	José Luis Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 2 v - 3
Barca da Foz do Sabor	3 de Dezembro de 1954		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1955	mil escudos	José Luis Tavares	Lousa	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 7 v - 8
Barca da Foz do Sabor	19 de Dezembro de 1955		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1956	setecentos e cinquenta escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 13 v - 15
Barca da Foz do Sabor	18 de Dezembro de 1956		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1957	setecentos e cinquenta escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 17 v - 18
Barca da Foz do Sabor	18 de Dezembro de 1957		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1958	setecentos e cinquenta escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 22 v - 23
Barca da Foz do Sabor	18 de Março de 1959		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1959	trezentos escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 30 v - 31
Barca da Foz do Sabor	3 de Dezembro de 1959		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1960	trezentos escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 31 v - 32
Barca da Foz do Sabor	30 de Dezembro de 1960		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1961	trezentos escudos	Amadeu do Carmo Meneses		\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 36 v - 37
Barca da Foz do Sabor	6 de Abril de 1962		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1962	trezentos escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 39 v - 40
Barca da Foz do Sabor	18 de Dezembro de 1962		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1963	trezentos e cinquenta escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 40 v - 41
Barca da Foz do Sabor	20 de Janeiro de 1964		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1964	trezentos e cinquenta escudos	José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 44 v - 45
Barca da Foz do Sabor	28 de Dezembro de 1964		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1965	quatrocentos escudos			\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1952-1964 - Fls. 49 v - 50
Barca da Foz do Sabor	18 de Dezembro de 1965		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1966	dois mil cento e cinquenta escudos			\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1965-1993 - Fls. 1 v - 2
Barca da Foz do Sabor	19 de Dezembro de 1966		José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1967	trezentos e cinquenta escudos	Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação - 1965-1993 - Fls. 3 v - 4
Barca da Foz do Sabor	21 de Fevereiro de 1968		José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1970	dez mil escudos			um escudo	Livro de Autos de arrematação - 1965-1993 - Fls. 8 v - 7
Barca da Foz do Sabor	5 de Janeiro de 1971		José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1971	mil escudos			um escudo e cinquenta centavos	Livro de Autos de arrematação - 1965-1993 - Fls. 10
Barca da Foz do Sabor	15 de Fevereiro de 1972		José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1972	trezentos e cinquenta escudos			um escudo e cinquenta centavos	Livro de Autos de arrematação - 1965-1993 - Fls. 10 v - 11
Barca da Foz do Sabor	17 de Março de 1975		José Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1975	dois mil escudos			um escudo e cinquenta centavos	Livro das Atas da Câmara - 1974-1977 - Fls. 33 v

Tabela n.º 25 – Processo de arrematação da Barca da Foz do Sabor entre 1952 e 1975.



Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Porto da Bouça/ Barca Velha	23 de Junho de 1861	1 de Julho de 1861	António Joaquim de Castro	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1862	duzentos vinte mil e vinte reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1857-1862 - Fls. 150v-151 v
Porto da Bouça/ Barca Velha	15 de Junho de 1862	1 de Julho de 1862	Francisco José Pires	Foz de Sabor	30 de Junho de 1863	cento e cinquenta mil reis	António Joaquim Ferreira Margarido Junior	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 5v-6 v
Porto da Bouça/ Barca Velha	7 de Junho de 1863	1 de Julho de 1863	Miguel António d'Almeida	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1864	duzentos e um mil reis	Francisco Mamel Sá Água	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 44v-45 v
Porto da Bouça/ Barca Velha	19 de Junho de 1864	1 de Julho de 1864	João Damasceno d'Almeida	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1865	duzentos e cinquenta e um mil reis	Mamuel Joaquim de Almeida		vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 105v-106 v
Porto da Bouça/ Barca Velha	11 de Junho de 1865	1 de Julho de 1865	Francisco José Pires	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1866	duzentos e cinquenta mil e quinhentos reis	Mamel dos Santos do Bem	Assoreira	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 149-150
Porto da Bouça/ Barca Velha	17 de Junho de 1866	1 de Julho de 1866	José Joaquim Pires	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1867	cento e cinquenta mil e cem reis	João António Pires	Assoreira	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 192v-194 v
Porto da Bouça/ Barca Velha	16 de Junho de 1867	1 de Julho de 1867	José Joaquim Pires	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1868	duzentos e cinquenta e três mil e quinhentos reis	Mamuel dos Santos de Bem	Assoreira	vinte reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 8v -9 v
Porto da Bouça/ Barca Velha	14 de Junho de 1868	1 de Julho de 1868	António Joaquim Pires	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1869	centos e cinquenta e dois mil e seiscentos reis	José António Pires	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 75 -76
Porto da Bouça/ Barca Velha	13 de Junho de 1869	1 de Julho de 1869	António Joaquim Pires	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1870	duzentos sessenta e um mil reis	Francisco António do Espírito Santo	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 126v-127v
Porto da Bouça/ Barca Velha	12 de Junho de 1870	1 de Julho de 1870	António Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1871	duzentos e cinquenta e quatro mil e cem reis	Mamuel dos Santos de Bem	Assoreira	vinte reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 186v-188
Porto da Bouça/ Barca Velha	19 de Junho de 1871	1 de Julho de 1871	António Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1872	duzentos e oitenta mil reis	Mamel dos Santos de Bem	Assoreira	vinte reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 221v-222 e 223v-224
Porto da Bouça/ Barca Velha	23 de Junho de 1872	1 de Julho de 1872	José Joaquim Padaria	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1873	duzentos sessenta mil e duzentos reis	Mamel Tomáz	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. 14-15
Porto da Bouça/ Barca Velha	15 de Junho de 1873	1 de Julho de 1873	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1874	duzentos oitenta mil reis	Francisco António do Espírito Santo	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. -40v-41v
Porto da Bouça/ Barca Velha	21 de Junho de 1874	1 de Julho de 1874	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1875	duzentos oitenta mil reis	António do Espírito Santo	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. 71 v-72 v
Porto da Bouça/ Barca Velha	30 de Junho de 1875	1 de Julho de 1875	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1876	cento cinquenta mil e cem reis	Francisco António do Espírito Santo	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. -103 -104
Porto da Bouça/ Barca Velha	18 de Junho de 1876	1 de Julho de 1876	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1877	duzentos mil reis	Francisco António do Espírito Santo	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. -143 -144v
Porto da Bouça/ Barca Velha	24 de Junho de 1877	1 de Julho de 1877	António Cardozo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1878	trezentos mil reis	Mamuel António Menezes	Horta da Vilarça	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. -189v -190v
Porto da Bouça/ Barca Velha	9 de Junho de 1878	1 de Julho de 1878	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	1879	trezentos mil e cem reis	Francisco António do Espírito Santo	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro das Atas da Câmara - 1878-1881 - Fls. -33v -34v

Tabela n.º 26 – Processo de arrematação do Porto da Bouça/Barca Velha entre 1861 e 1878.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca da Bouça/Barca Velha	31 de Dezembro de 1899		Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	1900	um conto, duzentos e sessenta e cinco mil reis	Sebastião António Patarmilho	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro dos termos das arrematações -1899-1902- Fls. 7 v – 8
Barca da Bouça/Barca Velha	9 de Dezembro de 1900		Júlio António Reimo	Vila Nova de Foz Côa	1901	um conto, novecentos mil reis	José Joaquim Vianna	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro dos termos das arrematações -1899-1902- Fls. 14 – 14v
Barca da Bouça/Barca Velha	17 de Novembro de 1901		Júlio António Meirão	Vila Nova de Foz Côa	1902	um conto, oitocentos e trinta e um mil e quinhentos reis	António Mamel Motta	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro dos termos das arrematações -1899-1902- Fls. 22 – 22v
Barca da Bouça/Barca Velha	23 de Novembro de 1902		Marcolino Alberto Salgado	Quinta da Salgada	1903	dois contos cinquenta e quinhentos mil reis	António Mateus de Morais Cavaleiro	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro dos termos das arrematações -1902-1904- Fls. 4v – 5
Barca da Bouça/Barca Velha	23 de Novembro de 1903		Mamel Alberto Salgado	Quinta da Salgada	1904	dois contos duzentos e trinta mil e quinhentos reis	Arthur Camacho Lopes Cardoso	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro dos termos das arrematações -1902-1904- Fls. 17 – 18
Barca da Bouça/Barca Velha	22 de Novembro de 1904		Júlio António Reimo	Vila Nova de Foz Côa	1905	dois contos duzentos e quarenta mil reis	Mamel António Teixeira	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro dos Autos de arrematação-1904-1906- Fls. 2 – 2 v
Barca da Bouça/Barca Velha	9 de Novembro de 1905		Francisco António Momano	Vila Nova de Foz Côa	1906	dois contos e cinquenta e sete reis	António Júlio Fernandes	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro dos Autos de arrematação -1904-1906- Fls. 19 v – 20 v
Barca da Bouça/Barca Velha	24 de Novembro de 1906		António Joaquim da Costa Claudio	Telhada	1907	dois contos duzentos e cinco mil reis e um rei	José Joaquim Ferreira Sabodilha		vinete reis	Livro de Autos de arrematação -1906-1907- Fls. 3 v - 4
Barca da Bouça/Barca Velha	30 de Novembro de 1907		Francisco António Momano	Vila Nova de Foz Côa	1908	dois contos, cinquenta e um reis	Mamel Lopes Dário	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Autos de arrematação -1906-1907- Fls. 23 v - 24
Barca da Bouça/Barca Velha	28 de Julho de 1909		Avelino dos Santos Hortelão	Rego da Barca	1909	dez mil reis	Sem fiador		vinete reis	Livro de Autos de arrematação -1908-1909- Fls. 16 - 16 v
Barca da Bouça/Barca Velha	22 de Dezembro de 1909		Manoel António Felizardo		1910	dez mil reis	Adriano César d'Almeida	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Autos de arrematação -1908-1909- Fls. 23 v
Barca da Bouça/Barca Velha	28 de Novembro de 1910		José Felizardo	Rego da Barca	1911	dez mil reis	Adriano César de Almeida de António	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Autos de arrematação -1909-1911
Barca da Bouça/Barca Velha	7 de Dezembro de 1912		Adriano Cesar de Almeida	Vila Nova de Foz Côa	1913	dez mil reis	Sem fiador	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Autos de arrematação - 1911-1912- Fls. 25 – 25v
Barca da Bouça/Barca Velha	4 de Dezembro de 1915		Macário Cardozo	Foz do Sabor	1916	trinta e um escudos e dez centavos	António Augusto Miranda	Torre de Moncorvo		Livro de Autos de arrematação -1915-1917 – Fls. 11 -11v
Barca da Bouça/Barca Velha	25 de Dezembro de 1916		Macário Cardozo	Foz do Sabor	1917	dez escudos e de dez centavos	José Augusto Pinto	Foz do Sabor		Livro de Autos de arrematação -1915-1917 – Fls. 39 –39v
Barca da Bouça/Barca Velha	29 de Dezembro de 1917		José Augusto Pinto	Vila Nova de Foz Côa	1918	vinete escudos	Mário Guilherme Amaral	Foz do Sabor		Livro de Autos de arrematação -1917-1919 – Fls. 7 –7v
Barca da Bouça/Barca Velha	22 de Dezembro de 1918		Mário Guilherme Amaral	Foz do Sabor	1919	dois escudos	José Augusto Pinto	Foz do Sabor		Livro de Autos de arrematação -1917-1919 – Fls. 17v –18
Barca da Bouça/Barca Velha	12 de Dezembro de 1926		Izidro dos Santos Moraes	Vila Nova de Foz Côa	1927	cinco mil escudos	Manoel Joaquim Catalão e sua mulher Maria Amália Martins		\$ 50	Livro de Autos de arrematação -1925-1927 – Fls. 46v –48
Barca da Bouça/Barca Velha	8 de Dezembro de 1945		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1946	dez escudos	Sem fiador		\$ 50	Livro de Autos de arrematação -1943 -1946- Fls. 15 – 15v
Barca da Bouça/Barca Velha	23 de Novembro de 1946		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1947	dez escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação -1943 -1946- Fls. 21 – 21v
Barca da Bouça/Barca Velha	22 de Novembro de 1947		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1948	dez escudos	José Luis Tavares	Louza	\$ 50	Livro de Autos de arrematação -1946 -1950- Fls. 8 – 8v
Barca da Bouça/Barca Velha	23 de Dezembro de 1948		Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	1949	vinete escudos	Amadeu Augusto Damas	Urros	\$ 50	Livro de Autos de arrematação -1946 -1950- Fls. 26 - 27
Barca da Bouça/Barca Velha	23 de Dezembro de 1952		Francisco Maria	Foz do Sabor	1953	vinete escudos	Luis Cardoso Relhas	Foz do Sabor	\$ 50	Livro de Autos de arrematação -1950 – 1952 – Fls. 45 - 46

Tabela n.º 27 – Processo de arrematação da Barca da Bouça/Barca Velha entre 1899 e 1952.



Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca da Bouça/Barca Velha	6 de Dezembro de 1913				1914					Livro de Registo de Editais - 1910-1923
Barca da Bouça/Barca Velha	21 de Novembro de 1914				1915					Livro de Registo de Editais - 1910-1923
Barca da Bouça/Barca Velha	12 de Dezembro de 1919				1920					Livro de Registo de Editais - 1910-1923
Barca da Bouça/Barca Velha	17 de Dezembro de 1920				1921					Livro de Registo de Editais - 1910-1923
Barca da Bouça/Barca Velha	1921				1922					Livro de Registo de Editais - 1910-1923
Barca da Bouça/Barca Velha	22 de Dezembro de 1922				1923				\$20	Livro de Registo de Editais - 1910-1923
Barca da Bouça/Barca Velha	22 de Dezembro de 1923				1924				\$20	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Bouça/Barca Velha	11 de Dezembro de 1924				1925				\$20	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Bouça/Barca Velha	17 de Dezembro de 1925				1926				\$20	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Bouça/Barca Velha	22 de Dezembro de 1927				1928				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Bouça/Barca Velha	29 de Novembro de 1928				1929				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Bouça/Barca Velha	23 de Dezembro de 1929				1930				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Bouça/Barca Velha	4 de Dezembro de 1930				1931				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1923- 1931
Barca da Bouça/Barca Velha	10 de Dezembro de 1931				1932				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1931- 1935
Barca da Bouça/Barca Velha	20 de Dezembro de 1934				1935				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1931- 1935
Barca da Bouça/Barca Velha	19 de Dezembro de 1935				1936				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1935- 1943
Barca da Bouça/Barca Velha	28 de Dezembro de 1936				1937				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1935- 1943
Barca da Bouça/Barca Velha	31 de Dezembro de 1937				1938				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1935- 1943
Barca da Bouça/Barca Velha	17 de Dezembro de 1938				1939				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1935- 1943 Folha 47
Barca da Bouça/Barca Velha	9 de Novembro de 1940				1941				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1935- 1943 Folha 67 v-68
Barca da Bouça/Barca Velha	7 de Dezembro de 1942				1943				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1935- 1943 Folha 92-92 v
Barca da Bouça/Barca Velha	16 de Novembro de 1943				1944				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1943- 1949 Folha 6 v-7
Barca da Bouça/Barca Velha	18 de Dezembro de 1944				1944				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1943- 1949 Folha 17 v -18 e Folha 20 v
Barca da Bouça/Barca Velha	22 de Novembro de 1954				1955				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1953- 1963 Folha 15 e Folha 16
Barca da Bouça/Barca Velha	23 de Dezembro de 1955				1956				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1953- 1963 Folha 24-24 v
Barca da Bouça/Barca Velha	21 de Novembro de 1956				1957				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1953- 1963 Folha 33-33 v
Barca da Bouça/Barca Velha	9 de Dezembro de 1957				1958				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1953- 1963 Folha 41-41 v
Barca da Bouça/Barca Velha	20 de Novembro de 1958				1959				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1953- 1963 Folha 53 v
Barca da Bouça/Barca Velha	19 de Novembro de 1959				1960				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1953- 1963 Folha 67-67 v
Barca da Bouça/Barca Velha	7 de Dezembro de 1960				1961				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1953- 1963 Folha 76 v-77
Barca da Bouça/Barca Velha	18 de Dezembro de 1961				1962				\$ 50	Livro de Registo de Editais - 1953- 1963 Folha 86
Barca da Bouça/Barca Velha	18 de Dezembro de 1962				1963				\$ 50	Livro das Atas da Câmara - 1962-1963 - Fls. 104 - 105
Barca da Bouça/Barca Velha	28 de Dezembro de 1964				1965				\$ 50	Livro das Atas da Câmara - 1965-1968 - Fls. 152

Tabela n.º 28 – Processo de arrematação da Barca da Bouça/Barca Velha entre 1913 e 1964.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Portos do Pocinho e da Bouça	27 de Julho de 1847		António Joaquim d'Almeida Pacheco	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1847	cento e sessenta mil reis	João António de Carmo	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro de Arrematações de Arrematações 1839-1851-Fls. 106-106 v
Portos do Pocinho e da Bouça	6 de Janeiro de 1848		António Joaquim d'Almeida Pacheco	Vila Nova de Foz Côa	5 de Janeiro de 1849	quinhentos e cinquenta mil e vinte reis	João António de Carmo	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro de Arrematações de Arrematações 1839-1851-Fls. 112-112 v
Portos do Pocinho e da Bouça	17 de Dezembro de 1848		António Joaquim d'Almeida Pacheco	Vila Nova de Foz Côa	5 de Janeiro de 1850	quatrocentos e cinquenta mil reis	Francisco António Teixeira de Brito		vinete reis	Livro de Arrematações de Arrematações 1839-1851-Fls. 121-121 v
Portos do Pocinho e da Bouça	1 de Janeiro de 1851	6 de Janeiro de 1851	António Joaquim Ferreira Margarido Sênior	Torre de Moncorvo	30 de Junho de 1852	quinhentos e cinquenta mil reis	António Joaquim Ferreira Margarida Junior	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1850-1857 - Fls. 9-9v
Portos do Pocinho e da Bouça	6 de Junho de 1852	1 de Julho de 1852	Francisco António de Castro	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1853	seiscentos mil reis	Francisco António Teixeira de Brito		vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1850-1857 -Fls. 48v-49v
Portos do Pocinho e da Bouça	19 de Junho de 1853	1 de Julho de 1853	Francisco António de Castro	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1854	quatrocentos e dez mil reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1850-1857 -Fls. 68-68v
Portos do Pocinho e da Bouça	18 de Junho de 1854	1 de Julho de 1854	António Joaquim de Castro	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1855	quinhentos e dez mil e cem reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1850-1857 -Fls. 97-98v
Portos do Pocinho e da Bouça	15 de Junho de 1855	1 de Julho de 1855	Bernardo António Madureira	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1856	seiscentos mil reis	José António Ferreira Pontes	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1850-1857 -Fls. 133-134
Portos do Pocinho e da Bouça	15 de Junho de 1856	1 de Julho de 1856	Bernardo António Madureira	Foz do Sabor	30 de Junho de 1857	seiscentos mil reis	Mamel José Ferreira Pontes	Assoreira	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1850-1857 -Fls. 168 v-169
Portos do Pocinho e da Bouça	19 de Junho de 1857	1 de Julho de 1857	Bernardo António Madureira	Foz do Sabor	30 de Junho de 1858	trezentos e quarenta e cinco mil reis	Mamel José Ferreira Pontes	Peredo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1857-1862 -Fls. 15-15 v
Portos do Pocinho e da Bouça	20 de Junho de 1858	1 de Julho de 1858	Bernardo António Madureira e António Joaquim de Castro	Foz do Sabor	30 de Junho de 1859	quatrocentos mil e cem reis	José António Martins e Mamel Joaquim d'Andrade	Peredo e Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1857-1862 -Fls. 42-43
Portos do Pocinho e da Bouça	19 de Junho de 1859	1 de Julho de 1859	Cypriano António Piçarro	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1860	trezentos mil reis	Sem fiador		vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1857-1862 -Fls. 69v-70
Portos do Pocinho e da Bouça	7 de Junho de 1860	1 de Julho de 1860	António Joaquim de Castro	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1861	quatrocentos mil e duzentos e cinquenta reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1857-1862 -Fls. 112-113

Tabela n.º 29 – Processo de arrematação do Porto do Pocinho e do Porto da Bouça/Barca Velha entre 1847 e 1960.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Porto do Pocinho	23 de Junho de 1861	1 de Julho de 1861	António Joaquim de Castro	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1862	duzentos e sessenta mil e cem reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1857-1862 -Fls. 150v-151 v
Porto do Pocinho	15 de Junho de 1862	1 de Julho de 1862	António Joaquim de Castro	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1863	cento e noventa mil reis	José António Martins	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 5v-6 v
Porto do Pocinho	7 de Junho de 1863	1 de Julho de 1863	Joaquim Pedro Saraiva	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1864	quinhentos mil reis	Luis Martins Denis	Maçores	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 44v-45 v
Porto do Pocinho	19 de Junho de 1864	1 de Julho de 1864	João Damasceno d'Almeida	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1865	quinhentos e dois mil reis	Mamel Joaquim de Almeida		vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 105v-106 v
Porto do Pocinho	11 de Junho de 1865	1 de Julho de 1865	Pedro Saraiva	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1866	quinhentos e quinze mil reis	Bento José Marques	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 149-150
Porto do Pocinho	17 de Junho de 1866	1 de Julho de 1866	Joaquim António Pedro Saraiva	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1867	trezentos e cinquenta mil e vinte reis	Bento José Marques	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1862-1867 -Fls. 192v-194 v
Porto do Pocinho	16 de Junho de 1867	1 de Julho de 1867	José Joaquim Pires	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1868	quatrocentos e cinquenta e três mil reis	Mamel dos Santos de Bem	Assoreira	vinete reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 8v -9 v
Porto do Pocinho	14 de Junho de 1868	1 de Julho de 1868	Mamel dos Santos de Bem	Assoreira	30 de Junho de 1869	duzentos e cinco mil reis	António Joaquim Fernandes	Felgueiras	vinete reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 75 -76
Porto do Pocinho	13 de Junho de 1869	1 de Julho de 1869	António Joaquim Pires	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1870	quinhentos e vinte mil e cem reis	Mamel dos Santos de Bem	Assoreira	vinete reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 126v -127v
Porto do Pocinho	12 de Junho de 1870	1 de Julho de 1870	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1871	trezentos e cinquenta mil e cem reis	João António Pires	Assoreira	vinete reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 186v -188
Porto do Pocinho	19 de Junho de 1871	1 de Julho de 1871	António Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1872	quatrocentos e cinquenta mil e cem reis	João António Pires	Assoreira	vinete reis	Livro das Atas da Câmara e Conselho Municipal - 1867-1872 -Fls. 221v -222 e 223v-224
Porto do Pocinho	23 de Junho de 1872	1 de Julho de 1872	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1873	trezentos trinta mil e duzentos reis	João António Pires	Assoreira	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. 14-15
Porto do Pocinho	15 de Junho de 1873	1 de Julho de 1873	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1874	duzentos oitenta mil reis	Luiz Augusto Mendes	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. 40v-41
Porto do Pocinho	21 de Junho de 1874	1 de Julho de 1874	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1875	duzentos oitenta mil reis	Luiz Augusto Mendes	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. 71 v-72 v
Porto do Pocinho	30 de Junho de 1875	1 de Julho de 1875	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1876	trezentos mil e cem reis	Luiz Augusto Mendes	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. 103 -104
Porto do Pocinho	18 de Junho de 1876	1 de Julho de 1876	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1877	trezentos e cinquenta mil reis	Luiz Augusto Mendes	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 - Fls. 143 -144v
Porto do Pocinho	24 de Junho de 1877	1 de Julho de 1877	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1878	trezentos cinquenta mil e setecentos reis	Luiz Augusto Mendes	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1872-1877 -Fls. 189v -190v
Porto do Pocinho	9 de Junho de 1878	1 de Julho de 1878	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	1879	quatrocentos e seis mil reis	Luiz Augusto Mendes	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1878-1881 - Fls. 33v -34v

Tabela n.º 30 – Processo de arrematação do Porto do Pocinho entre 1861 e 1878.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Porto do Pocinho e Porto da Bouça /Barca Velha	15 de Junho de 1879	1 de Julho de 1879	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	1880	seis contos e dez mil reis	Luiz Augusto Mendes	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1877 - 1882 -Fls. 76v-77
Porto do Pocinho e Porto da Bouça /Barca Velha	30 de Maio de 1880	1 de Julho de 1880	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	1881	seis contos e oitenta mil reis	Júlio Marcelino de Sousa	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1877 - 1882 -Fls. 104-105
Porto do Pocinho e Porto da Bouça /Barca Velha	12 de Junho de 1881	1 de Julho de 1881	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	1882	seiscentos e trinta e um mil reis	José Marcelino de Sousa	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro das Atas da Câmara - 1877 - 1882 -Fls. 133-134
Porto do Pocinho e Porto da Bouça /Barca Velha	25 de Junho de 1882	1 de Julho de 1882	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	1883	quinhentos e oitenta mil reis	José Marcelino de Sousa	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro de Atas - 1877 - 1882 -Fls. 133-134
Porto do Pocinho e Porto da Bouça /Barca Velha	27 de Maio de 1883	1 de Julho de 1883	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1884	seis contos e dez mil reis	Júlio Marcelino	Louza	vinete reis	Livro de Atas - 1882-1885 -Fls. 32 -33v
Porto do Pocinho e Porto da Bouça /Barca Velha	15 de Junho de 1884	1 de Julho de 1884	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1885	quinhentos e cinquenta mil reis	Júlio Marcelino	Louza	vinete reis	Livro de Atas - 1882-1885 -Fls. 76v -77
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	21 de Junho de 1885	1 de Julho de 1885	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1886	quatrocentos e vinte cinco mil reis	José Marcelino de Sousa	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 14
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	11 de Julho de 1886	1 de Julho de 1886	José Joaquim Pires Carqueijo	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1887	quatrocentos e vinte cinco mil reis	Júlio Marcelino de Souza	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 22
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	29 de Maio de 1887	1 de Julho de 1887	António Joaquim d'Almeida	Vila Nova de Foz Côa	30 de Junho de 1888	setecentos e cinquenta mil reis	Baltazar Margarido Pacheco	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 30
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	24 de Junho de 1888	1 de Julho de 1888	José Joaquim Pires Carqueijo	Pocinho	30 de Junho de 1889	um conto duzentos mil e quinhentos reis	Baltazar Margarido Pacheco	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 38
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	16 de Junho de 1889	1 de Julho de 1889	José Salvador	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1889	quinhentos mil reis	Baltazar Margarido Pacheco	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 53
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	8 de Dezembro de 1889	1 de Janeiro de 1890	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1890	um conto duzentos mil e quinhentos reis	João Paes d'Oliveira	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 58
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	25 de Dezembro de 1890	1 de Janeiro de 1891	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1891	um conto e onze mil reis	António Joaquim d'Almeida	Vila Nova de Foz Côa	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 67
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	13 de Dezembro de 1891	1 de Janeiro de 1892	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1892	um conto quatrocentos e cinquenta mil reis	António Joaquim d'Almeida	Pocinho	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 81
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	18 de Dezembro de 1892	1 de Janeiro de 1893	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1893	um conto quatrocentos e cinquenta mil reis	António Joaquim d'Almeida	Pocinho	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 81
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	17 de Dezembro de 1893	1 de Janeiro de 1894	Doutor Abílio da Costa Pontez	Torre de Moncorvo	31 de Dezembro de 1894	um conto e setecentos mil reis	João Baptista Ferreira Affonso	Peredo	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 99
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	9 de Dezembro de 1894	1 de Janeiro de 1895	José Salvador	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1895	um conto novecentos e um mil reis	António Joaquim d'Almeida	Pocinho	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 108
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	15 de Dezembro de 1895	1 de Janeiro de 1896	José Salvador	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1896	um conto oitocentos e dois mil reis	António Joaquim d'Almeida	Pocinho	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 119-119 v
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	20 de Dezembro de 1896	1 de Janeiro de 1897	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1897	um conto, quinhentos e trinta mil reis	Abílio Margarido Pires	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 125-125 v
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	26 de Dezembro de 1897	1 de Janeiro de 1898	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1898	um conto de reis	Sebastião António Patramilho	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 134
Barca do Pocinho e Barca da Bouça/Barca Velha	4 de Dezembro de 1898	1 de Janeiro de 1899	Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	31 de Dezembro de 1899	um conto quinhentos e dois mil reis	Sebastião António Patramilho	Torre de Moncorvo	vinete reis	Livro de Arrendamentos da Câmara-1884-1899 -Fls. 139

Tabela n.º 31 – Processo de arrematação do Porto do Pocinho e do Porto da Bouça/Barca Velha entre 1879 e 1898.

Nome da Barca	Dia da Arrematação e Ano	Dia de Exploração	Nome do Arrematante/Barqueiro	Localidade do Arrematante/Barqueiro	Ano do Exclusivo	Preço	Fiador	Localidade do Fiador	Preço Cobrado por Pessoa	Ata/Auto/Edital
Barca do Pocinho	31 de Dezembro de 1899		Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	1900	um conto, duzentos e sessenta e cinco mil reis	Sebastião António Patrarmilho	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 899 - 1902- Fls. 7 v – 8
Barca do Pocinho	9 de Dezembro de 1900		Júlio António Reino	Vila Nova de Foz Côa	1901	um conto, novecentos mil reis	José Joaquim Vianna	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1899- 1902- Fls. 14 – 14v
Barca do Pocinho	17 de Novembro de 1901		Júlio António Reino	Vila Nova de Foz Côa	1902	um conto, oitocentos e trinta e um mil e quinhentos reis	António Mammel Motta	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1899- 1902- Fls. 22 – 22v
Barca do Pocinho	23 de Novembro de 1902		Marcolino Alberto Salgado	Quinta da Salgada	1903	dois contos cinquenta e quinhentos mil reis	António Mateus de Moraes Cavalheiro	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1902- 1904- Fls. 4v – 5
Barca do Pocinho	22 de Novembro de 1903		Marcolino Alberto Salgado	Quinta da Salgada	1904	dois contos duzentos e trinta mil e quinhentos reis	Arthur Camacho Lopes Cardoso	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro dos termos das arrematações - 1902- 1904- Fls. 17 – 18
Barca do Pocinho	22 de Novembro de 1904		Júlio António Reino	Vila Nova de Foz Côa	1905	dois contos duzentos e quarenta mil reis	Manuel António Teixeira	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro dos Autos de arrematação - 1904- 1906- Fls. 2 – 2 v
Barca do Pocinho	9 de Novembro de 1905		Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	1906	dois contos e cinquenta e sete reis	António Júlio Fernandes	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro dos Autos de arrematação - 1904- 1906- Fls. 19 v – 20 v
Barca do Pocinho	24 de Novembro de 1906		António Joaquim da Costa Claudio	Telhada	1907	dois contos duzentos e cinco mil reis e um reis	José Joaquim Ferreira Sabodilha		vinte reis	Livro de Autos de arrematação - 1906- 1907- Fls. 3 v - 4
Barca do Pocinho	30 de Novembro de 1907		Francisco António Romano	Vila Nova de Foz Côa	1908	dois contos, cinquenta e um reis	Manuel Lopes Diário	Torre de Moncorvo	vinte reis	Livro de Autos de arrematação - 1906- 1907- Fls. 23 v - 24
Barca do Pocinho	9 de Novembro de 1908		Júlio António Reino	Vila Nova de Foz Côa	1909	um conto oitocentos sessenta dois mil e quinhentos reis	José António Ollas	Vila Nova de Foz Côa	vinte reis	Livro de Autos de arrematação - 1908- 1909- Fls. 10 v - 12

Tabela n.º 32 – Processo de arrematação da Barca do Pocinho entre 1899 e 1908.

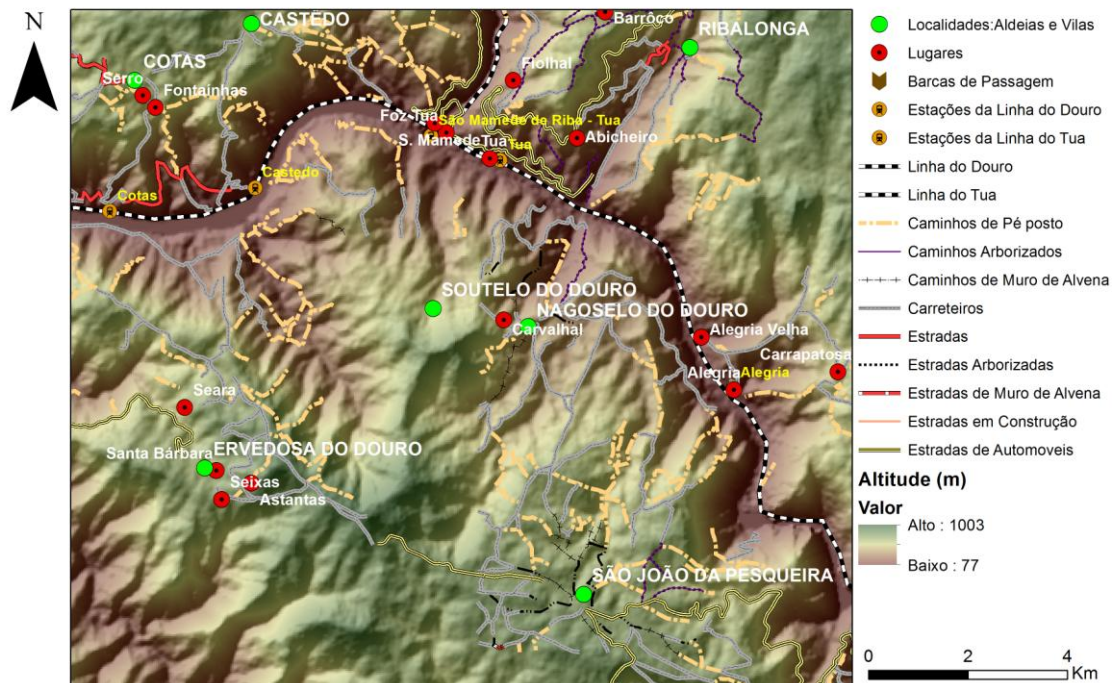
Tipo de mobilidade/ mercadorias	Preço
Passageiros a pé	5 réis
Passageiros a cavalo: em cavalgadura maior	20 réis
Passageiros a cavalo: em cavalgadura menor	10 réis
Carga: em cavalgadura maior	20 réis
Carga: em cavalgadura menor	10 réis
Carros: de um boi ou besta	40 réis
Carros: de dois bois ou bestas	50 réis
Carros: de quatro bois ou bestas	60 réis
Carros: de seis ou mais bois ou bestas	80 réis
Sege ou carrinho de duas rodas: com uma besta	110 réis
Sege ou carrinho de duas rodas: com duas bestas	120 réis
Sege ou carrinho de duas rodas: com duas mudas	140 réis
Carruagem de quatro rodas: com duas bestas	160 réis
Carruagem de quatro rodas: com duas bestas com mudas	290 réis
Carruagem de quatro rodas: com quatro mudas	290 réis
Carruagem de quatro rodas: com quatro bestas com mudas	330 réis
Diligência	170 réis
Manadas de gado vacum, cavalar ou muar por cabeça	4 réis

Tabela n.º 33 – Taxas das portagens que foram praticadas na Ponte Ferro – rodoviária do Pocinho em 1909, extraído e adaptado de: (Coixão & Naldinho, 2014, p. 27).

## **Anexos 2**

### **Mapas, Figuras e Fotografias**

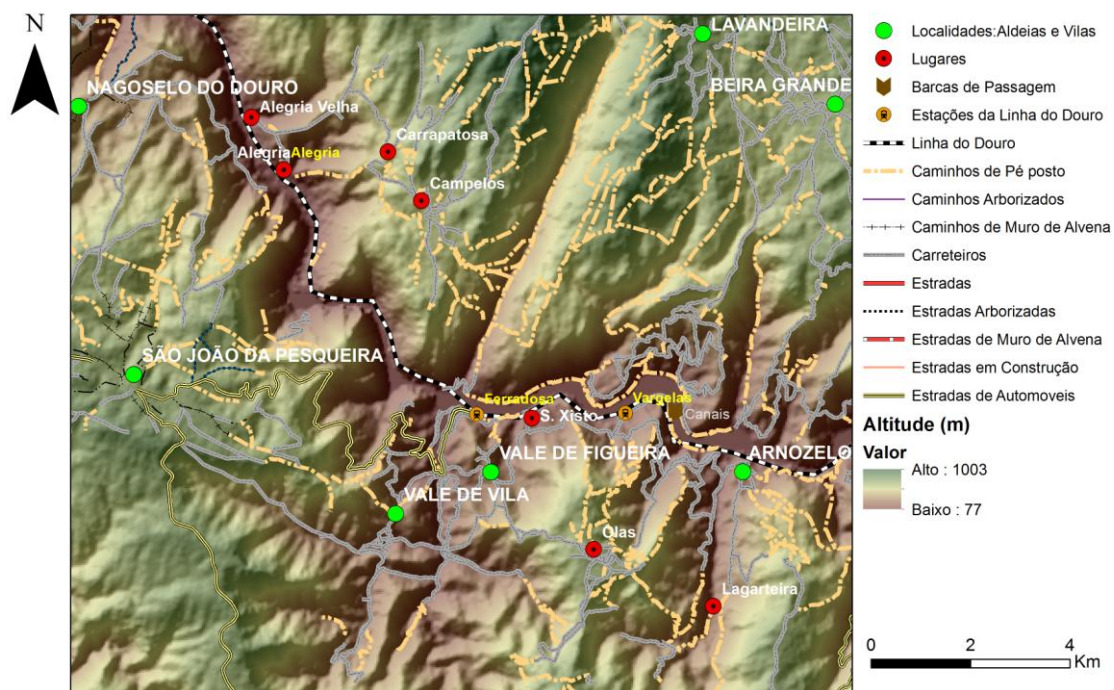




Fonte: Cartas Militares de 1944: Carta Militar de Portugal 1/25000-Folha 116, Alijó; Carta Militar de Portugal 1/25000-Folha 128, São João da Pesqueira; CAOP 2016

Fig. 1 – Cartas Militares de 1944 (Folha 116, Folha 128) entre Cotas e São João da Pesqueira, reproduzidas e adaptadas em *ArcMap*, 2017





Fonte: Cartas Militares de 1944: Carta Militar de Portugal 1/25000-Folha 128, São João da Pesqueira; Carta Militar de Portugal 1/25000-Folha 129, Seixo de Ancães (Carrazeda de Ancães); CAOP 2016

Fig. 2 – Cartas Militares de 1944: (Folha nº 116, Folha nº 128 e Folha nº 129) entre Nagoselo e Arnozelo, reproduzidas e adaptadas em *ArcMap*, 2017

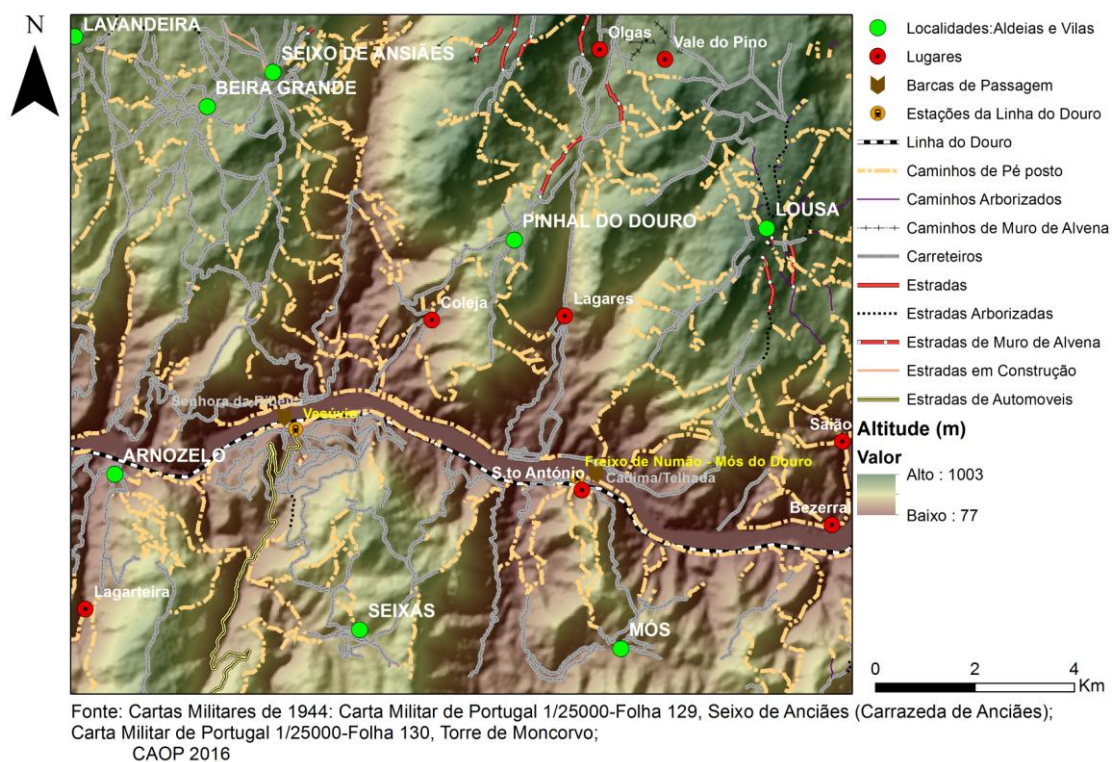
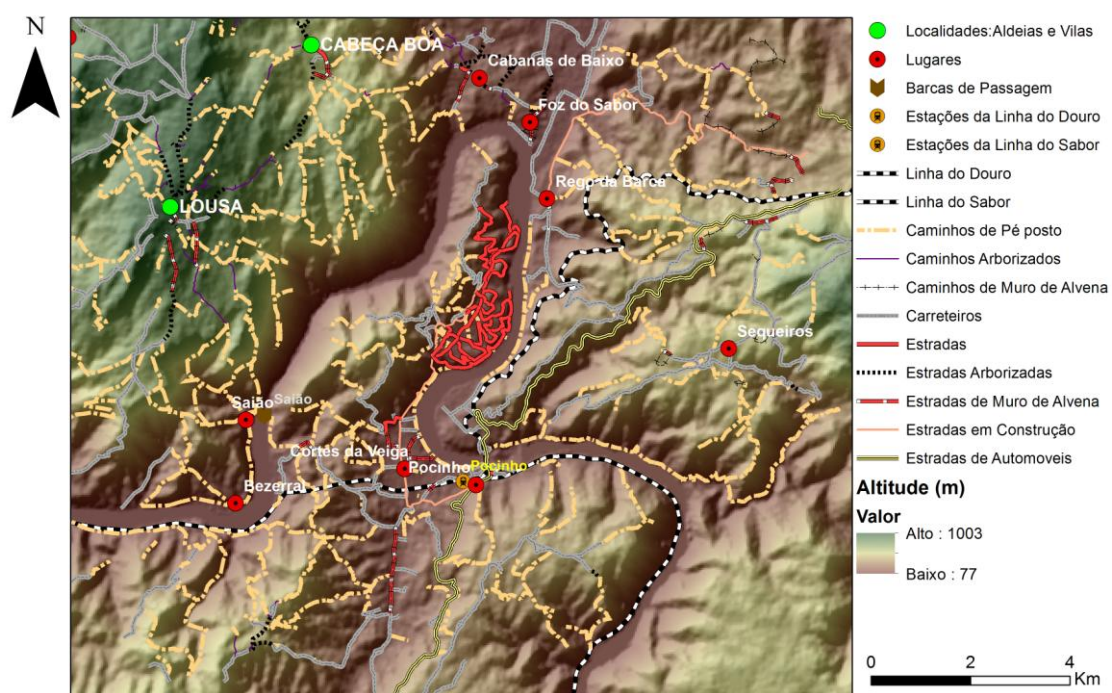


Fig. 3 – Cartas Militares de 1944: (Folha nº 129 e Folha nº 130) entre Arnozelo e Saião, reproduzidas e adaptadas em *ArcMap*, 2017



Fonte: CAOP 2016  
 Cartas Militares de 1944: Carta Militar de Portugal 1/25000-Folha 129, Seixo de Ancães (Carrazeda de Ancães);  
 Carta Militar de Portugal 1/25000-Folha 130, Torre de Moncorvo

Fig. 4 – Cartas Militares de 1944: (Folha nº 129 e Folha nº 130) entre Lousa e Sequeiros, reproduzidas e adaptadas em *ArcMap*, 2017.

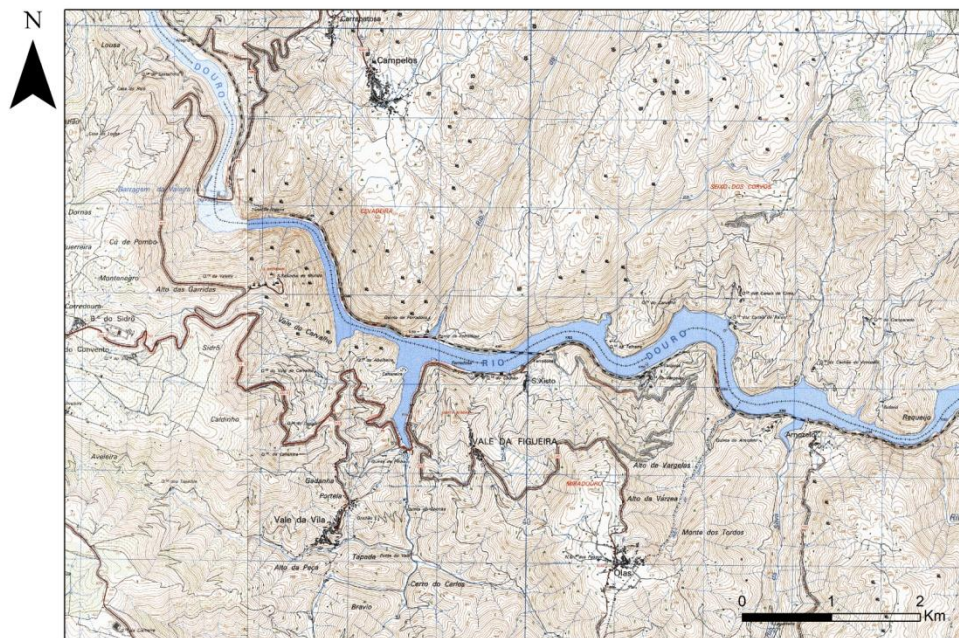




Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 1994 e 1999

Fig. 5– “Carta Militar de Portugal Série M888 – Folha 128 – S. João da Pesqueira e Carta Militar de Portugal Série M888 – Folha 116 – Alijó”, entre São Mamede de Ribatua e São João da Pesqueira: reproduzidas e adaptadas em *ArcMap*.





Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 1994

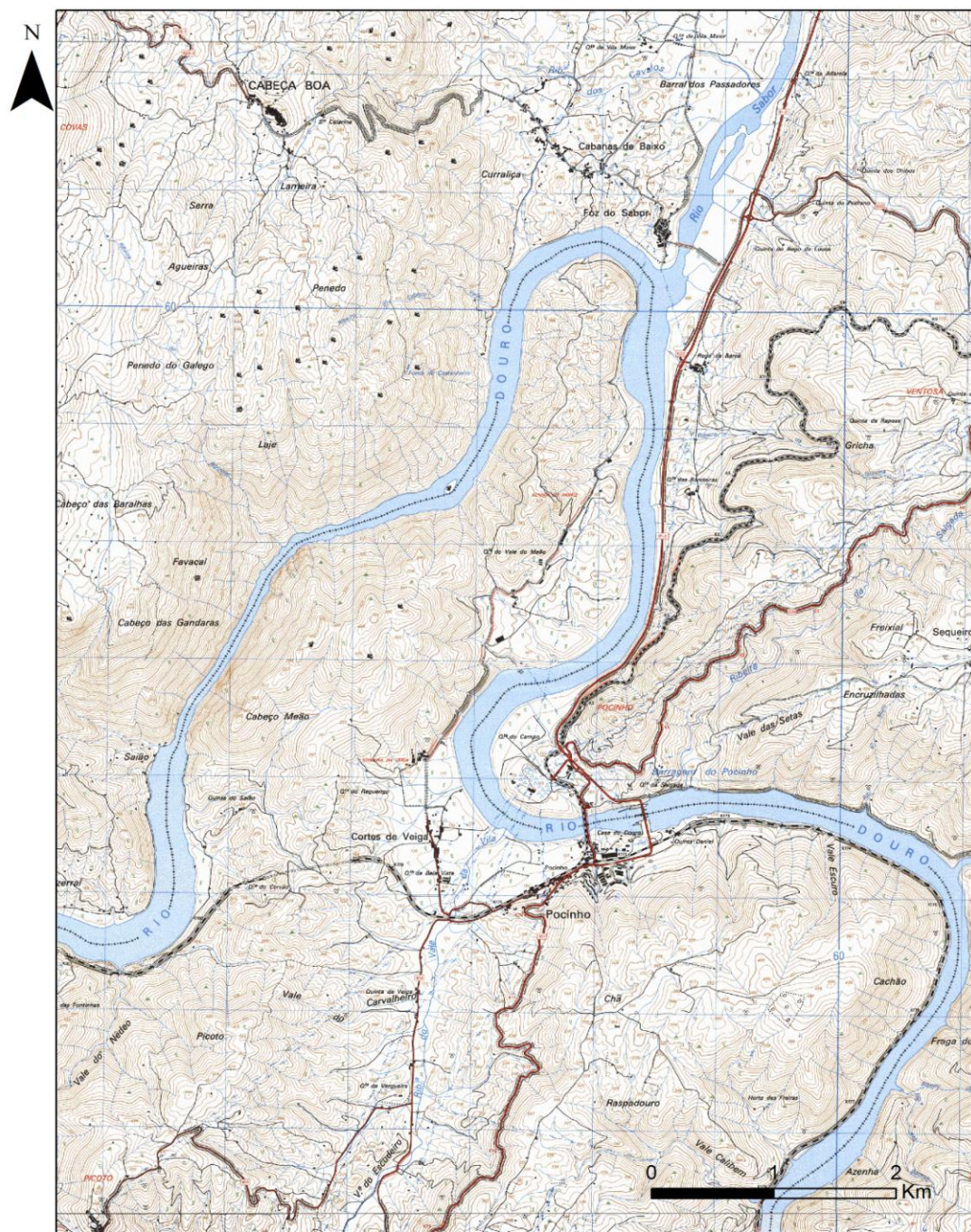
Fig. 6 – “Carta Militar de Portugal Série M888 – Folha 129 – Seixo de Ansiães (Carrazeda de Ansiães)”, entre Carrapatosa e Arnozelo: reproduzidas e adaptadas em *ArcMap*.



Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 1994 e 1995

Fig. 7 – “Carta Militar de Portugal Série M888 – Folha 129 – Seixo de Ansiães (Carrazeda de Ansiães)” e “Carta Militar de Portugal 1/25000 – Folha 130 – Torre de Moncorvo”, entre Quinta do Vesúvio e Saião: reproduzidas e adaptadas em *ArcMap*.





Fonte: Instituto Geográfico do Exército, 1995

Fig. 8 – “Carta Militar de Portugal 1/25000 – Folha 130 – Torre de Moncorvo”, entre o Saião e Sequeiros: reproduzidas e adaptadas em ArcMap.



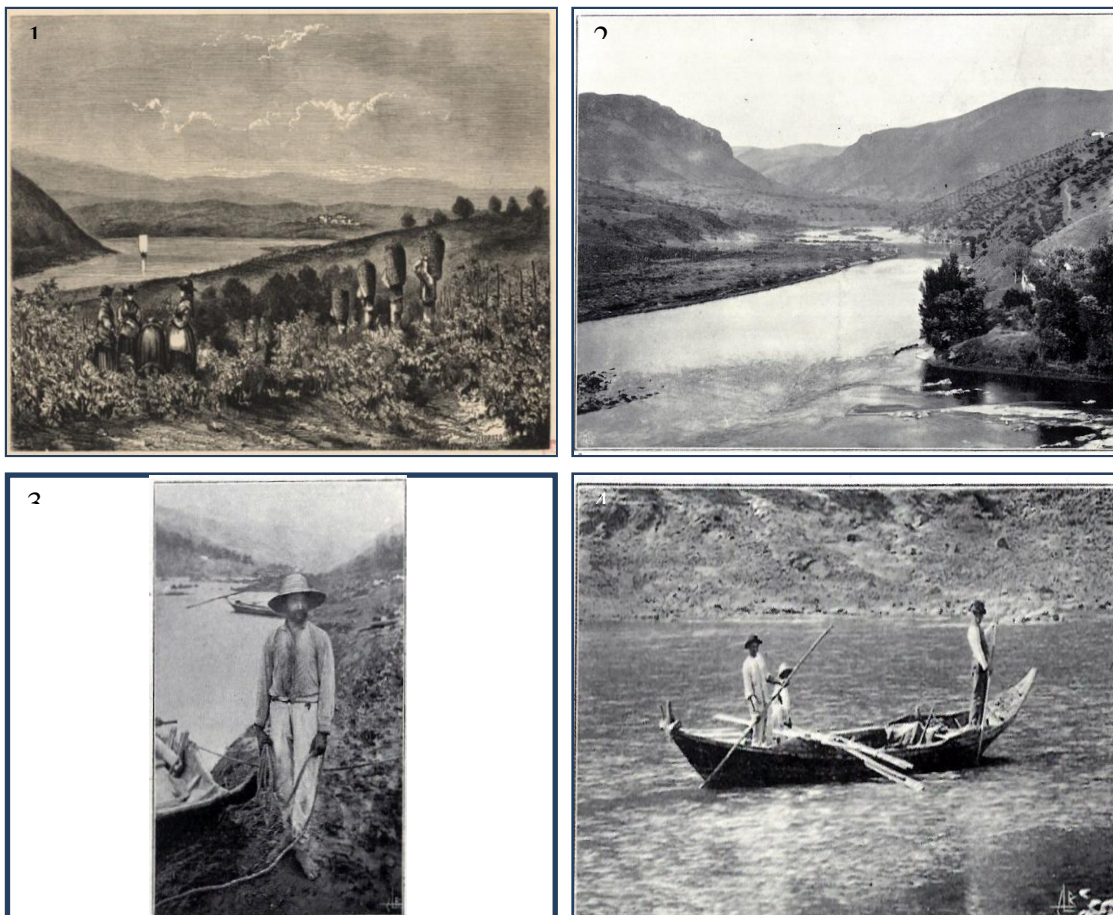
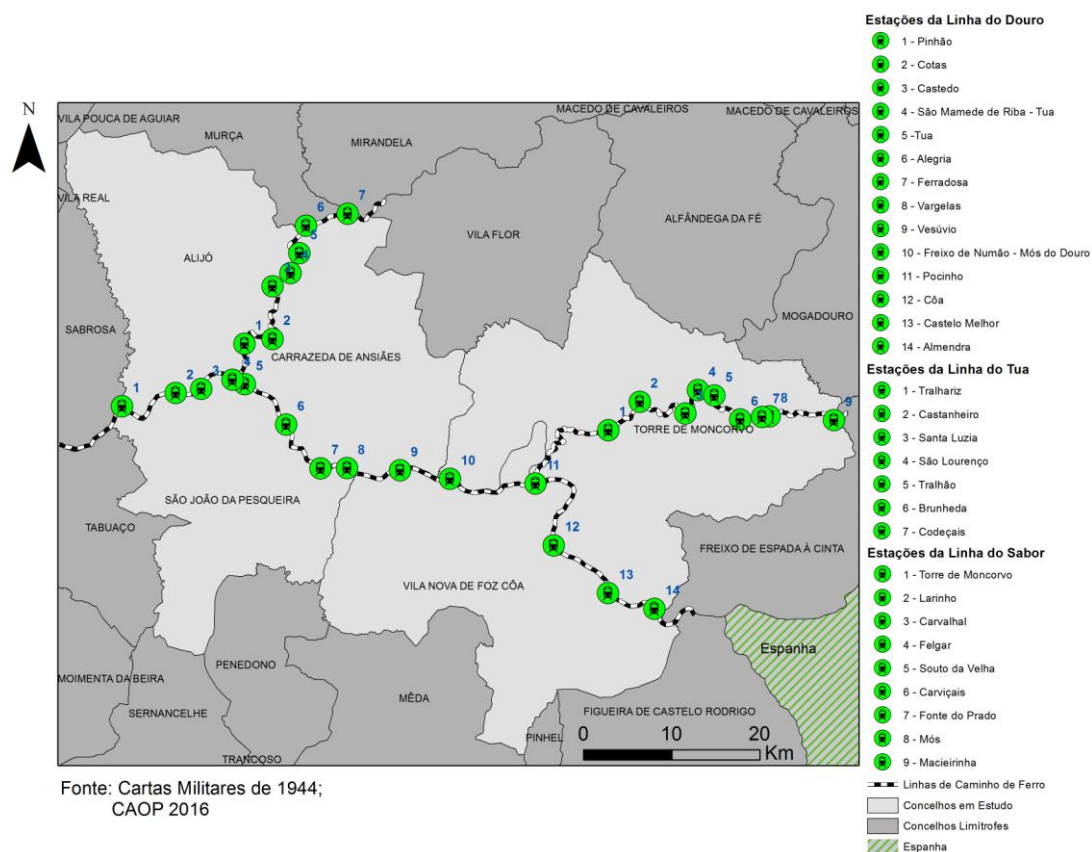


Fig. 9 – 1 – “Foz do Sabôr e Valle de Villariça”, extraído e adaptado de Maior, 1876; 2 – “O Douro junto á Barca”, extraído e adaptado de Monteiro, 1998, p. 7; 3 – “Pescador”, extraído e adaptado de Monteiro, 1998, p. 155; 4 – “Barco de pesca”, extraído e adaptado de Monteiro, 1998, p. 17.



Fonte: Cartas Militares de 1944;  
CAOP 2016

Fig. 10 – Linhas de caminho – de – ferro e estações/apeadeiros existentes em 1944 na Área de Estudo, Fonte: Cartas Militares de 1944.

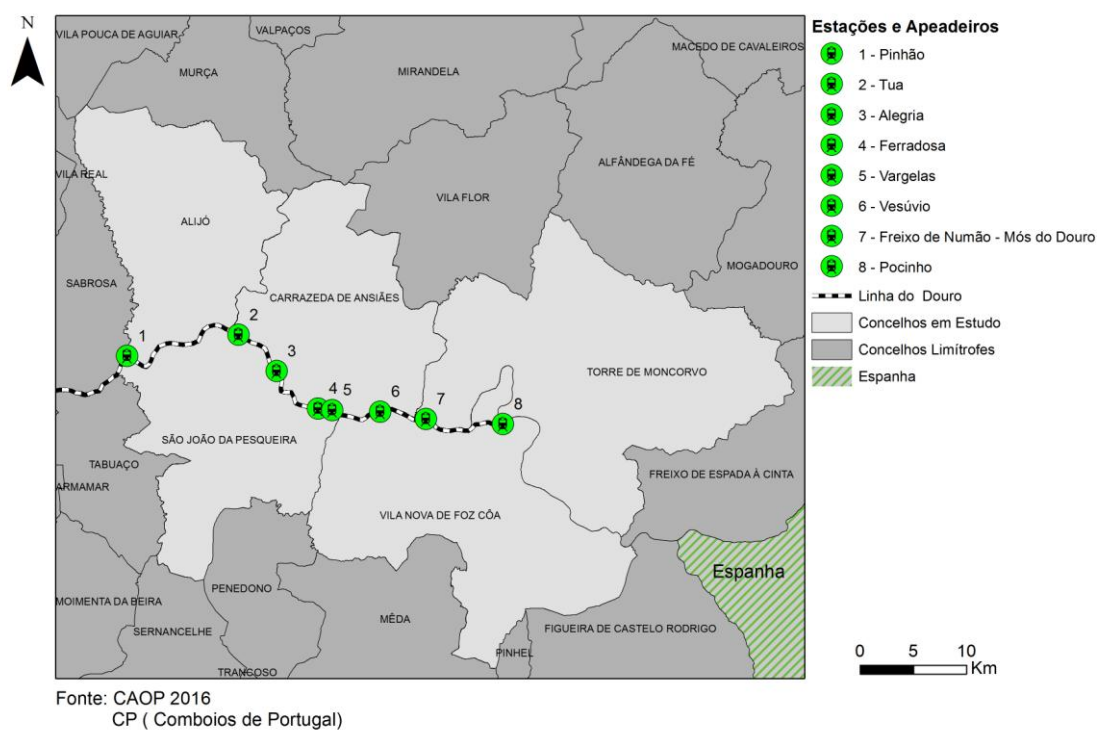
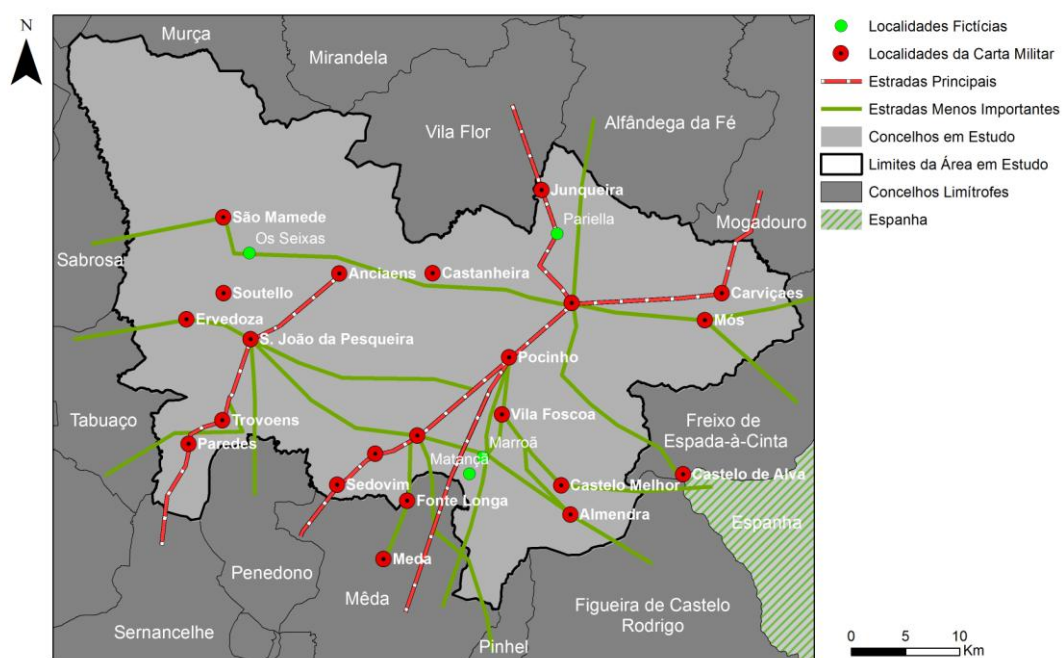
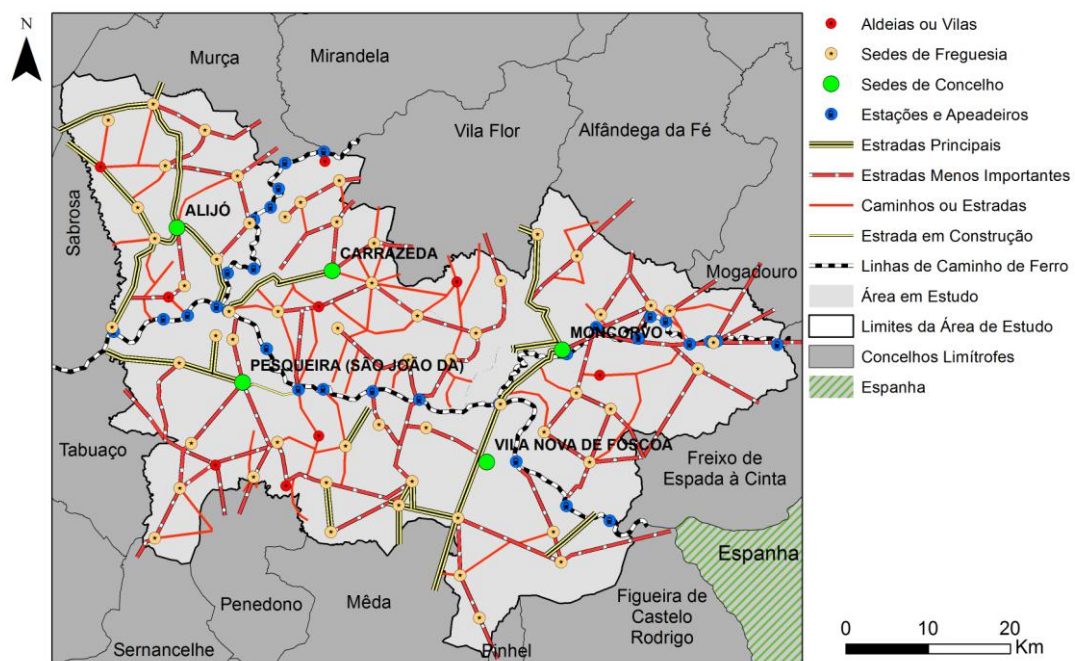


Fig. 11 – Enquadramento da Linha do Douro na Área de Estudo nos dias de hoje, Fonte: CP.



Fonte: Lourenço d'Eça, (1808). Carta Militar das Principais Estradas de Portugal. Eloy de Almeida grav. Lisboa; CAOP 2016;

Fig. 12 – Rede Viária existente na área em estudo em 1808, Fonte: Lourenço d'Eça (Eça, 1808).



Fonte: Carta Itinerária de Portugal, 1ª Folha;  
CAOP 2016;

Fig. 13 – Rede Viária existente na área em estudo em 1930, Fonte: “Carta Itinerária de Portugal, 1ª Folha, 1930”.



# CAMARA MUNICIPAL DE TORRE-DE-MONCORVO

## TARIFA DOS DIREITOS DE PASSAGEM NA BARCA

DA

### FOZ - DO - SABOR

Artigo 1.º — Desde o dia 1 de abril até 31 de outubro inclusivè, qualquer pessoa, por cada uma passagem . . . . . \$50

a) — Cada pessoa, com uma cavalgadura de selim ou sela . . . . . 1\$20

b) — Cada pessoa, com uma cavalgadura de albarda ou albardão . . . . . \$60

c) — Cada pessoa, com uma cavalgadura carregada . . . . . \$80

§ único. — Levando mais de uma cavalgadura carregada, por cada uma mais

Art. 2.º — Por cada saca de lã, trigo, arroz, açúcar ou outro fardo ou volume de 30 a 120 quilogramas . . . . . \$20

a) — Por cada 100 quilogramas a mais em fardos ou volumes de pêsso superior a 120 quilogramas . . . . . \$20

§ único. — Cada passageiro poderá levar gratuitamente um volume inferior a 30 quilogramas.

Art. 3.º — Por cada pipa cheia . . . 2\$00

Art. 4.º — Por cada pipa vazia . . . \$80

Art. 5.º — Por cada cabeça de gado bovino . . . . . 1\$20

Art. 6.º — Por cada cabeça de gado lanífero ou outro qualquer gado miúdo . . \$10

Art. 7.º — Por cada carruagem só . . . 4\$00

Art. 8.º — Por cada carruagem de 4 rodas, com cavalos e passageiros . . . . 8\$00

Art. 9.º — Por cada carruagem de 4 rodas, com cavalos e sem passageiros . . 7\$20

Art. 10.º — Por cada carruagem de 2 rodas, com cavalos e passageiros . . . 6\$00

Art. 11.º — Por cada carruagem de 2 rodas, com cavalos e sem passageiros . 5\$20

Art. 12.º — Por cada carro de bois, carregado e carreiro . . . . . 4\$80

Art. 13.º — Por cada carro de bois, descarregado e carreiro . . . . . 2\$80

Art. 14.º — Por cada carro de bois só (sem bois nem carreiro) . . . . . 1\$60

Art. 15.º — Por cada carga de carro de volumes inferiores a 30 quilogramas . 2\$00

Art. 16.º — por cada carga de besta, de volumes miúdos, inferiores ao pêsso de 30 quilogramas, descarregado á margem do rio, passando só a carga . . . . . \$80

Art. 17.º — O pessoal encarregado da carga e descarga de mercadorias fica sujeito ao pagamento de uma só passagem em cada dia.

Art. 18.º — Os lavradores do concelho de Moncorvo que passarem na barca de Foz-do-Sabor, com seus gados e obreiros, para cultivarem terras adjacentes ao rio Sabor, pagarão somente metade dos direitos taxados.

Art. 19.º — Desde o dia 1 de novembro até 31 de março, inclusivè, pagar-se-há mais metade das taxas estabelecidas.

Art. 20.º — Nas grandes enchentes, quando as aguas cubram as comelas, pagar-se-há em dôbro do preço que fica estabelecido para o tempo que decorre desde 1 de novembro até 31 de março inclusivè.

Art. 21.º — De noite pagar-se-há o dôbro das tarifas acima indicadas.

(Acta da Sessão da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de 2 de dezembro de 1926).

Moncorvo, 2 de dezembro de 1926.

O Presidente da Comissão Administrativa,

(a) *Emilio Augusto Barreiros.*

Fig. 14 — “Tarifa dos Direitos de Passagem na barca da Foz do Sabor”: AMTM — Livro de Registo de Editais — 1923 — 1931.



## **Anexos 3**

### **Apêndice documental**

## **Impostos sobre géneros**

### **Doc. N.º 1**

1918/12/28 – Torre de Moncorvo

Acta da sessão da Comissão administrativa de 26 de Dezembro de 1918 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara – 1916 – 1920.*

“Acta da sessão da Comissão administrativa de 26 de Dezembro de 1918

Aos vinte e seis dias do mez de dezembro de mil nove centos e dezoito, n’esta vila de Moncorvo (...).

(...) foram apresentados as bases para a arrematação dos impostos indirectos, (mados?) nos termos do art.º 25 da Lei N.º 621 de 23 de Junho de 1916, que são do teor seguinte.

A Camara Municipal do Concelho de Moncorvo em sessão de 14 de Novembro de 1918, sigando da faculdade conferida pelo art.º 25 da Lei N.º 621 de 23 de Junho de 1916, sobre o seguinte imposto.

São tributados os gannos mencionados na acta da dita sessão, que se exportarem d’este concelho com \$20 por cada carro ou veiculo, pela via férrea, fluvial ou outra.

São exceptuados d’este imposto os carros ou veículos pertencentes a concelhos estranhos conduzindo d’esses gannos para a estação do caminho de ferro ou outro posto de embarque do concelho de Moncorvo, ou desses pontos para os concelhos estranhos a que se mantiveram como determina a Lei N.º 658 de 17 de Março de 1917.

O referido imposto é dado de arrematação conforme o art.º 119 da Lei de 7 de agosto de 1913, com as condições abaixo exaradas.

A base para a licitação é de 600\$00, assim distribuídos:

- a) para os géneros exportados pela estação do caminho de ferro de Moncorvo 300\$00  
Transporte 300\$00
- b) Idem de Carviçais 100\$00
- c) Idem de Felgar 30\$00
- d) Idem do Larinho 5\$00

e) Idem da Foz do Sabor e Rego da Barca 100\$00.

f) Idem da Quinta da Salgada 15\$00

g) Idem das Pariças 15\$00

h) Idem de barca de Freixo de Numão 15\$00

Total 600\$00

(...).”

## **Doc. N.º 2**

1918/12/26 – Torre de Moncorvo

Auto de arrematação do rendimento do imposto de exportação de generos produzidos n’este concelho durante o ano de 1919, pela Foz do Sabor e Rego da Barca e Barca de Freixo de Numão – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro de Autos de arrematação – 1917 – 1918 – Fls. 16v e 17.*

“Auto de arrematação do rendimento do imposto de exportação de generos produzidos n’este concelho durante o ano de 1919, pela Foz do Sabor e Rego da Barca e Barca de Freixo de Numão

Aos vinte e seis dias do mez de dezembro de mil nove centos e dezoito, n’esta vila de Moncorvo. (...) a arrematação, do rendimento do imposto de exportação de géneros produzidos n’este concelho, durante o ano de mil nove centos e dezanove, pela Foz do Sabor e Rego da Barca e Barca de Freixo de Numão, creado por esta Camara em quatorze de novembro do corrente ano.

Compridas as formalidades legais ratificou-se que o lanço mais favoravel foi o de quarenta escudos (40\$00), oferecidos por Mario Guilherme Amaral, viuvo, proprietário na Foz do Sabor, que se lhe aceitou, obrigando-se a cumprir as condições transcriptas na acta ou sessão da Comissão Administrativa d’esta Camara de hoje aos (mezes?) e costumes d’ esta Camara bem como a pagou (apela?) quantia em quatro prestações eguaes, sendo a primeira em um d’ Abril, a segunda em um de Julho; a terceira em um d’ Outubro e a quarta em vinte de dezembro de mil novecentos e dezanove.

Para seu fiador deu Jose Augusto Pinto, Casado, proprietario de Foz do Sabor, que igualmente se lhe acceitou, obrigando-se às condições expostas, não só como fiador, mas como principal arrematante.

(...).”

## **Disputas**

### **Doc. N.º 3**

1922/02/10 – Torre de Moncorvo

Acta da sessão ordinária da Comissão Executiva de 10 de Fevereiro de 1922 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal – 1920 – 1924 – Fls. 73– 74.*

“Acta da sessão ordinaria da Comissão Executiva de 10 de Fevereiro de 1922.

Aos dez dias do mez de Fevereiro de mil novecentos e dois, (...).

(...)

Presente num officio do Comandante da secção da Guarda Nacional Republicana, aquartelada em Moncorvo em que pede lhe respondam aos seguintes quesitos: 1.º As barcas da Cadima ou Telhada em frente á estação de Freixo no rio Douro funcionam ou não em concelho de Moncorvo?\_ 2.º Qual o motivo porque as mesmas barcas sempre foram arrematadas pela Camara Municipal de Carrazeda de Anciães e só no ano corrente o foram nesta Camara de Moncorvo? Deliberou responder ao 1.º que as barcas da Cadima ou Telhada em frente á estação de Freixo no rio Douro funcionam dentro da área da freguesia de Louza d’este concelho de Moncorvo e quanto no 2.º quesito. Que nem a Camara Municipal de Carrazeda de Anciães nem a d’este concelho de Moncorvo tem arrematado tres barcas. Que desde há muitos anos tem posto em arrematação as mesmas barcas no sitio do Saião, respondo assim do mencionado sitio da Cadima ou Telhada, muito também da freguesia de Louza e que a Camara Municipal de Carrazeda de Anciães nunca arrematou as mencionadas barcas, mas assim as barcas mencionadas,

do Lobazim no mesmo rio Douro, limite do mesmo concelho destante do lugar mais de trezentos metros.

(...)”

## **Jornais**

### **Doc. N.º 4**

1903/10/15 – Torre de Moncorvo

Aprender até morrer. *O Transmontano*. Redação: Torre de Moncorvo, Pág. 4.

Jornal “ O transmontano”:

“Aprender até morrer

—

Para os que até hoje não teem conhecimento do estabelecimento de

**Marcolino Alberto Salgado**

NA

QUINTA DA SALGADA

Em frente á Estação do Pocinho

No qual encontram sempre em grande quantidade todos os artigos abaixo mencionados, e muitos mais diversos.

Sal graúdo e meúdo, Bacalhau, Arroz, Assucar e Sabão de 1.<sup>a</sup>, Petroleo, Macarrão e Louça fina e grossa.

Enxôfre simples, Cuprico e Solphato de Cobre, Corda, cordel e fio Rafia, Algodões de diversas côres Tintas, vernizes, Alvaiados e Oleo genuino. Brochas e Pinceis de diversos tamanhos para caiador. Pau Campeche em pó, Carrapoza, Pedra hume, Cimento aguia, Gesso cré e de estuque.

Madeiras de solho, forro, forro e meio e fosquio.

Brocha, Tachão e mais objectos para sapateiros. Sola e Cabedaes de diversas qualidades.

Cadeiras e Mezas de pinho.

Cravo portuguez, francez e ferragem de 3 e 4 craveiras

Prego de arame de todos tamanhos e números.

Ferro para ferragens de carros e outras obras.

Dito plancheta, redondo e quadrado para obra grossa.

Aço fino para ferramenta de corte.

Dito outavado e quadrado para obra grossa.

Arcos de ferros para toneis, pipas e barris.

Ferragens de diversas qualidades para construcções.

Ferramenta para carpinteiros.

Alabancas de aço e ferro.

Pás de aço e arame zincado.

Chumbo em barra e para caça.

Folha flandres de 25, 50, 56 e 112.

Estanho inglez.

Mós para moinhos.

Carvão de pedra e alicorne.

Navalharia, miudezas e quinquilherias, para tendeiros, e muitos mais artigos, que para os descrever occupava um jornal inteiro.

Para lhes mostrar os baratos preços que faz a todos os seus artigos, vae dar-lhes nota do preço de alguns.

Bacalhau bom a 70, 80, 90 e 100 réis cada.

Arroz bom a 50 e 55 réis cada arrátel.

Sabão de 1.<sup>a</sup> qualidade a 55 réis cada arrátel-

Assucar fino de 1.<sup>a</sup> a 120 réis cada arrátel.

Bolacha Maria e outras marcas finas a 480 réis cada kilo.

Macarrão bom a 80 e 90 réis cada arratel.

Corda a 1.<sup>a</sup> a 100 réis cada arratel.

E assim em todos os mais artigos.

Tambem tem deposito grande quantidade de adubos de superior qualidade, a 15000 rs. Cada sacco para os que quizerem prevenir-se a tempo, afim de não atrazarem as suas sementeiras, como succedeu o anno findo



Trata quando convenha a qualquer freguez, pôr estes adubos em cada estação do caminho de ferro próximo á sua residência.

—  
Não só vende, como também compra trigo, outros cereaes e azeite.

Cereaes compra em sua pelo preço corrente na localidade do lavrador. Com o augmento do carreto usual e mais 10 réis em cada medida, que tudo isto fica na algibeira do lavrador.

**Junto á Estação do Pocinho.-** Tem também variado sortido de louça coimbrã, vidrada e de barro. Têlha de canal. Vinhos e tabacos.

**Vender sempre mais barato do que outros. Eis a minha divisa.”**

## **Feiras**

### **Doc. N.º 5**

1933/12/14 – Torre de Moncorvo

Acta da sessão ordinária da Comissão Administrativa de 14 de Dezembro de 1933 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Comissão Administrativa da Câmara Municipal – 1933 – 1935 – Fls. 9 v – 10 v.*

“Acta da sessão ordinária da Comissão administrativa de 14 de Dezembro de 1933.

Aos catorze dias do mes de dezembro do ano de mil novecentos trinta e tres (...).

(...).

Deliberou aprovar a tabela para a cobrança dos impostos Municipais da forma seguinte:  
Art.º 1.º As taxas de licença para a cobrança dos impostos Municipais para o ano de 1934, são as seguintes: Regateiras 100\$00 por ano; Leiteiras (podem vender queijo sem outra licença) 25\$00 por ano; Queijeiras, 20 \$00, por ano; vendedores de peixe do rio 25\$00 por ano; vendedores de peixe do mar (ambulantes) 50\$00 por ano; vendedores de hortaliça de terra 15\$00 por ano; Sapateiros -7\$50 por mez, Vendedores do ferragens – 7\$50 por mez; Latoeiros 7\$50 por mês; Albardeiros – 5\$00 por mez; Carrieiros – 7\$50

por mes; Vendedores de fazendas de algodão e lã (tendeiros) 12\$50; por mez; Relojoeiros 15\$00 por mez; Vendedores de fazendas de lã e algodão em obra 7\$50 por mes; Vendedores de vidros em camionete 20\$00 por mes; Vendedores de cobertores de lã 7\$50 por mês; Vendedores de quinquelharias 7\$50 por mes; ourives – 15\$00 por mes; melões e melancias 5\$00 carro;

Os estrangeiros pagam mais 50% - Tabernas na feira 5\$00 por mez; Melões e Melancias (pequenas porções) 5% sobre o seu valor, Batatas 5% sobre o valor – Os generos não indicados na presente tabela pagam 5% sobre o seu valor. Fica izento do pagamento de imposto; perus, galos, galinhas, frangos, ovos, (lesdras?) gados nas feiras, suinos e vitelos. (...).”

#### **Doc. N.º 6**

1958/01/3 – Torre de Moncorvo

Acta da reunião ordinária da Câmara Municipal de Moncorvo, realizada em 3 de Janeiro de 1958 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1957 – 1958 – Fls. 44– 44 v.*

“Acta da reunião ordinária da Câmara Municipal de Moncorvo, realizada em 3 de Janeiro de 1958.

Aos três dias do mês de Janeiro do ano de mil novecentos e cinquenta e oito, (...).  
(...).

Estiva Camarária. - Deliberado aprovar os preços dos géneros nos mercados - estiva camarária - que constam de livro próprio, referentes ao ano de mil novecentos e cinquenta e sete, e são os seguintes: - Trigo barbela; cada vinte litros, 43\$50; trigo tremez, cada vinte litros, 45\$00; centeio, cada vinte litros, 36\$00; cevada, cada vinte litros 30\$00; milho amarelo, cada vinte litros, 36\$00; feijão branco, cada vinte litros, 78\$30; feijão de côr, cada vinte litros, 68\$30; feijão frade, cada vinte litros, 48\$30; grão de bico, cada vinte litros, 48\$30; castanha, cada vinte litros, 15\$00; nozes, cada vinte litros, 75\$00; batatas, cada quinze quilos e um quarto, 17\$00; vinho branco, cada vinte e

cinco litros, 89\$50; vinho tinto, cada vinte e cinco litros, 89\$50; vinagre, cada vinte e cinco litros, 70\$00; aguardente, cada vinte e cinco litros, 170\$00; azeite, cada vinte e cinco litros, 275\$00; amendoas, cada quinze quilos, 320\$00; figo sêco, cada quinze quilos, 25\$00; lâ, cada quinze quilos, 202\$50; queijo de ovelha, cada quinze quilos, 180\$00; queijo de cabra, cada quinze quilos, 150\$00; laranja, cada cento, 79\$00; limão, cada cento, 129\$75; ovos cada dúzia, 10\$50; galinhas ou galos, cada 25\$00; perús ou peruas, cada, 80\$00; frangos, cada 20\$00; azeitona, cada quinze quilos, 30\$00; pardas ou garrobas, cada vinte litros, 30\$00; mel, cada (...).  
(...).”

### **Posturas das Barcas de Passagem**

#### **Doc. N.º 7**

1843/07/15 – Torre de Moncorvo

Auto de Camara de 15 de Julho de 1843 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1842 – 1850 – Fls. 21 v – 24 v.*

“Auto de Camara de 15 de Julho de 1843

Anno do Nascimento do Nosso Senhor Jesus Christo de mil oito centoz quarenta etres aos quince diaz do mes de Julho do dito anno, (...), para effeito de deleberaram sobre regulamento, pusturaz, e arremataçoez das Barcaz (ou?) portos do Rio Douro nos limites dos doiz Municípios, e por parte da Camara Municipal d’Almendra tão bem compareceu o seu Presidente Manuel Joaquim Cardozo, e portador unanime-mente foi accordado o seguinte=

1.º Que haja huma barca depaçage no Fos do Coa, outra no Pocinho, e outra na Barca Velha, esta ultima porem só mente enquanto as Camaras confinantes do Rio Douro não mandão forem os concertos necessários na estrada que chamão da bouça, oque as Camaraz de Moncorvo e FôscCoa farão no proximo futuro inverno: que as barcaz terão a capacidade etripulação necessária para abom, necessário, e prompto serviço da paçagem.

2.º Que o rendimento destas barcaz seja pago em quatro prestações eguaes a fim de cada tres annos, sendo o arrematante ou arrematantes obrigados a outras no Coffre dos Municípios, (enterpaz?) neste rendimento com aquantia que o cada hum pertença nas ditas prestações, pela falta de cujo pagamento o arrendatario hé, responsavel para com as Camaras entressadaz.

3.º Que a Camara do Concelho de Moncorvo receba metade do rendimento da Barca Velha, e Pocinho, e a quinta parte do rendimento da de FosCoa: que a do concelho de Villa Nova receba metade do rendimento da Barca Velha, Pocinho, e duaz partes da de FosCoa, e que a do Concelho d'Almendra receba tão só mente duaz partes do rendimento da Barca de FosCoa.

4.º Que as despesas da construção e concertos das ditas barcaz sejam pagas dos rendimentos dos Concelhos confinantes na porção do que cada huma das Camaras receber do rendimento das mesmaz barcaz.

5.º Que os direitos de paçagem sejam iguaes para todos os paçageiros excepto para os Militares em serviço, correioz e maiz pessoaz empregadas em serviço publicos, porque estes não pagarão causa alguma.

6.º Que atarifa dos preços de paçagem seja regulada da maneira seguinte=

§ 1.º Des de oito de Maio até trinta de Setembro inclusive, pagara de direitos por cada huma paçagem no rio Douro, huma pessoa sem besta vinte reiz-----20

§ 2.º Idem cada pessoa com besta de sellim ou sella sessenta reiz-----60

§ 3.º Idem cada pessoa com besta d'albarda ou albardão, quarenta reiz----- 40

§ 4.º Idem Com bestas carregadas, porcada huma cinquenta reiz-----50

Esendo a carga volumosa, porcada huma cem reiz-----100

§ 5.º Idem Cada carro carregado e carreiro pagara duzentos e quarenta-----240

Esendo descarregado- cento e sessenta-----160

§ 6.º Idem- Cada cabeça de gado (vacismo=bovino?) pagara sessenta -----60

§ 7.º Idem cada cabeça de gado lanigero, ou outro qualquer gado miúdo pagara cinco reiz-----5

§ 8.º Idem-Cada Liteira pagara novecentos e sessenta-----960

Declara-se que apostura de novecentos esessenta comprehende todas as pessoas e bestas pertencentes aliteira.

§ 9.º Idem – Os Lavradores do Concelho de Moncorvo, e FosCoa, que paçarem nas barcaz do Pocinho, e Barca Velha, e FosCôa, bem assim os lavradores do Concelho d'Almendra q paçarem na barca de FosCôa e que sejam tão bem obrigados a passar seus gados eobreiros para cultivarem terras adjacentes ao rio Douro e Côa, pagarão somente metade dos Direitos assim taxados/ Decreto de vinte nove de Maio de mil oitocentos quarenta e tres, artº 2.º e 3.º.

§ 10.º Des de primeiro de Outubro até sete de Maio inclusive pagar-se-ha mais metade das taxas assim estabelecidas.

§ 11.º Nas grandes inchentes, quando as agoas cubrão a fraga grande do Pocinho, e o altar mais alto de FosCôa, e parte da vinha de Luís Claudio da Barca Velha pagar-se-ha em dobro o preço que fica estabelecida des de primeiro de Outubro a sete de Maio inclusive.

§ 12.º Na Barca do Rio Côa só se pagarão metade dos direitos taxados para o rio Douro.

Art.º 7º O Barqueiro será obrigado a paçar promptamente qualquer paçageiro, e não poderá demorar obstando algum grande temporal.

8º Nas Barcas haverá uma tabela fixa na qual estejam escriptas todas as tarifas do artigo sexto, e apenas que os Barqueiros se sujeitem.

Art. 9º - Os Barqueiros não receberão mais direitos de paçagem do que os que se achão estabelecidos no artigo sexto.

10º Os Barqueiros que transgredirem estas determinações, ou seja (proxegerem?) maiores direitos do que os que se achão estabelecidos, e escriptos na tabela ou seja posterarem ou occultarem a dita tabela que deve andar pregada nas barcas, ou por não paçarem promptamente os paçageiros ficarão sujeitos apenas de seis mil reis pela primeira vez, e de dez pela segunda, e de vinte pela terceira; e no caso de multiplicadas reincidências pagarão o dobro de vinte e oito mil reis, de cujas pressões reverterá metade a benefício das Camaras interessadas e outra metade para os denunciantez.

11º – Os Leiladores das Camaras interessadas, e cada um desses Membros, com uma testemunha, ou qualquer pessoa com duas testemunhas para provarem os abusos

dos Barqueiroz poderão denunciar perante os Juízes Eleitoz dequalquer daz Cabeçaz dos Concelhos aonde se achão estabellecidas as barcaz osfatos que são prohibidoz por estez accordãoz, a fim de serem pelos ditos Juízes obrigados ao cumprimento.

12º Que a Camara do Concelho que proceda ao arrendamento, ou arrematações daz ditas barcaz deverá dentro de des diaz remeter as Camaras interessadaz Certidão authentica do Auto de Arrematação ou Arrendamento a que tanha procedido, e enviou-lhe tão bem hum Edital des diaz antez da effectuada a arrematação, noqual sedeve designar odia, hora, elugar emque se hade proceder as abudita arrematação, para desta maneira haver o maior numero possível de com correntez.

13º- Toda apessoa que em barco particular, dentro dos limites dos trez Concelhos paçar a algum, ou alguns géneroz pagara porcada ves que severificar tal abuso doiz mil equatro centoz reiz, alem dos lucros que lhe podem resultar detal paçagem, sendo estes para arrematante do porto maiz pro cimo, eaquellez applicados naforma do artigo decimo.

Em seguida accordarão que a barca do Pocinho e barca Velha fossem arrematadas nesta Villa no dia trinta do corrente mez atte ofim do corrente anno, e a de FosCoa em Villa Nova nodia vinte tres do mesmo mez e pelo mesmo tempo.

Nada mais se deliberam e assignarão (...).

(...).”

#### **Doc. N.º 8**

1877/07/1 – Torre de Moncorvo

Acta da Sessão de Camara de 1 de julho de 1877 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1872 – 1877 – Fls. 191 v – 192.*

“Acta da Sessão de Camara de 1 de julho de 1877

Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo de mil oito centos setenta aos primeiro de julho do dito anno, n’esta villa de Moncorvo (...) que trouxesse em praça a barca na Fòz do Sabôr, para se arrematar de arrendamento por tempo d’um anno que há



ter principio dia dois de julho do corrente mez, e anno e hade ter fim dia trinta de junho do anno seguinte de mil oito centos setenta e oito. As clausulas e condições vem a ser as numeros um, dois, e cinco, exorados no auto de camara de quinze de julho de mil oito centos quarenta e trez, assim como fica estabelecida a seguinte tabella que também ficará vigorando no dia dois de julho em diante = Desde o primeiro d´outubro até trinta um de março de cada um anno, levarão de cada uma passagem = Por cada uma pessoa quarenta reis= Por cada cavalgadura ou Boi sessenta reis = E nos outros seis mezes, que vem a ser d´ abril a setembro, metade d´estes preços= Levarão em todo o tempo. Por cada carga volumosa, cem reis= Por cada um carro carregado, trezentos reis, e Descarregado, duzentos reis= Por cada cabeça de gado lanígero ou caprino, cinco reis = Por cada cabeça de gado suíno, vinte reis = Ficando o arrematante sujeito aos artigos dez e onze do já anunciado auto de camara de quinze de julho de mil oito centos quarenta e trez, que ficam fazendo parte do presente arrendamento como se das mesmas aqui se fizesse expressa menção. O quartel de que trata o numero segundo das citadas clausulas e condições será satisfeito até ao dia oito de junho de mil oito centos setenta e oito. E n´este conformidade se mandam por em praça a referida barca com a clausula porem, de que se por qualquer motivo o arrematante deixar de ter constantemente barca no referido porto, fica obrigado a pagar cinco mil reis diarios a este município que serão accumulados á importância da presente arrematação, não entrando em tal accumulação nos primeiros dias.  
(...).”

#### **Doc. N.º 9**

1877/07/5 – Torre de Moncorvo

Acta da Sessão de Camara em 5 de julho de 1877 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1872 – 1877 – Fls. 196 – 196 v.*

“Acta da Sessão de Camara em 5 de julho de 1877

Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jezus Christo de mil oitocentos e setenta e sete (...), e sendo aberta a sessão o senhor vice presidente disse que tendo a Camara estabelecido uma barca de passagem no rio Sabor junto a foz do mesmo, em frente dos Armazões se tornava muito estabelecer tambem os preços de passagem na dita barca e por isso propunha a seguinte tabela: Desde o primeiro de outubro ate trinta e um de março de cada anno - por cada pessoa quarenta reis; por cada cavalgadura ou animal de raça bovina sessenta reis. E nos outros seis mezes que veem a ser de abril a setembro metade d'estes preços. Em todo o tempo - ; por cada carga volumeza cem reis, por cada carro carregado trezentos reis e descarregado 200 reis. Por cada animal da raça lanígera ou caprina cinco reis; por cada animal da raça suína vinte reis. Posta em discussão esta tarifa foi aprovada unanimemente deliberando outro sim que se pedisse para ella a approvação superior.  
(...).”

**Doc. N.º 10**

1877/07/24 – Torre de Moncorvo

Acta da Sessão da Camara em 24 de julho de 1877 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1872 – 1877 – Fls. 198 – 198 v.*

“Acta da Sessão da Camara em 24 de julho de 1877

Anno do Nascimento de Nosso Senhor Jezus Christo de mil oitocentos setenta e sete (...). E sendo aberta a sessão o dito Senhor vice presidente disse que havendo sempre na estação inverneza grande dificuldade em vadear o rio Sabor junto á foz do mesmo, em frente dos Armazões local muito frequentado e importante para o commercio propunho á camara a criação d'uma barca de passagem no dito rio que fosse estabelecida no mesmo local de signado. Esta proposta foi unanimemente aprovada pela camara a qual estabeleceu a seguinte tarifa de preços de passagem na dita barca. Desde o primeiro d' outubro ate trinta e um de Março de cada anno - por cada pessoa quarenta reis por cada cavalgadura ou animal de raça bovina sessenta reis, e nos outros seis mezes que vem a

ser de abril a Setembro metade de estes preços. Em todo o tempo por cada carga volumeza cem reis, por cada carro carregado trezentos reis e descarregado duzentos. Por cada animal de raça lanígera ou caprina cinco reis; por cada animal da raça suína vinte reis. E sendo tudo aprovado pela Camara deliberou ella que se pedisse ao excellentissimo chefe de aliaz conselho de districto a sua approvação para a criação da dita barca e tarifa dos preços de passagem.  
(...).”

### **Doc. N.º 11**

1883/05/27 – Torre de Moncorvo

Acta da Sessão da Camara em 27 de maio de 1883 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1882 – 1885 – Fls. 32 –33 v.*

“Acta da Sessão da Camara em 27 de maio de 1883

Aoz vinte sete diaz do mez de maio do anno de mil oito centoz e oitenta e trez (...).  
(...).

#### **Barca da Fôz do Sabor**

Em seguida se mandam por em praça a barca da Fôz do Sabor, com as condições constantes da tabella seguinte: quando a barca andar á corda o preço da passagem é: por cada pessoa vinte reis, por cada cavalgadura ou boi trinta reis. Quando a barca andar a remo o preço de cada passagem é: por cada pessoa quarenta reis, por cada cavalgadura ou boi, sessenta reis. Quando as courellaz forem cobertaz o preço da passagem é: por cada pessoa sessenta reis, por cada cavalgadura ou boi, oitenta reis; ficando assim alterada a tabella constante na acta do primeiro de julho de mil oito centos e setenta e sete.  
(...).”

**Doc. N.º 12**

1889/04/13

Acta da sessão da Camara em 13 d Abril de 1889 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1888 – 1890 – Fl. 24.*

“Acta da sessão da Camara em 13 d Abril de 1889

Aos treze diaz do mez d’ Abril de mil oitocentos oitenta e nove, n’esta villa de Moncorvo e paços do concelho Compareceram (...).E aberta a sessão foi apresentada uma representação assignada por differentes Commerçiantes industriais e proprietarios d’esta villa, pedindo a organização d’uma nova tabella depassagem nas barcas da Bouça e Pocinho no rio Douro. A Camara deliberou que a referida representação fosse mandada por cópia á Camara Municipal de Villa Nova de Foz-Côa que é Comproprietária juntamente com esta Camara das Barcas de passagem nos referidos pontos da Bouça e Pocinho, afim de adita Camara deliberar se concordar na organização da nova tabella conforme se pede na mesma representação.

(...).”

**Doc. N.º 13**

1889/05/25

Acta da sessão da Camara em 25 de Maio de 1889 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1888 – 1890 – Fls. 31– 33 v.*

“Acta da sessão da Camara em 25 de Maio de 1889

Aos vinte e cinco diaz do mêz de Maio de mil oitocentoz oitenta e nove, n’esta Villa de Moncorvo e paços do concelho compareceram (...).

(...).

Foi apresentada pela Comissão nomeada pela Camara, uma nova tabella em substituição da antiga dos direitos de passagem nas barcas do Pocinho e Bouça no rio Douro, e tteor seguinte: Tarifa dos direitos de passagem nas barcas do Pocinho e Bouça no rio Douro: \_

#### Artigo 1.º

Desde o dia oito de Maio até 30 de Setembro inclusive, qualquer pessoa pagará de direitos por cada uma passagem no rio Douro – vinte reis -

N.º 1 – Cada pessoa com uma cavalgadura de sellim ou sella pagará sessenta reis.

N.º 2 – Cada pessoa com uma cavalgadura d'albarda ou albardão – quarenta reis.\_

N.º 3 – Cada pessoa com uma cavalgadura carregada- cinquenta reis.

§ único - Levando mais d'uma cavalgadura carregada pagará, por cada uma a mais trinta reis.\_

#### Artigo 2.º

Por cada saca de lã, trigo, arroz, assucar, ou outro fardo ou volume de 30 a 120 Kiloz, pagar-se-ha dez reis. \_

§ unico - Cada passageiro poderá levar gratuitamente um volume inferior a 30 Kilos.

#### Artigo 3.º

Por cada pipa cheia, pagar-se-ha cem reis. –

E sendo vasia – quarenta reis.\_

#### Artigo 4.º

Por cada cabeça de gado de gado bovino pagar-se-ha sessenta reiz.\_

Esendo de gado lanigero ou outro qualquer gado miúdo- cinco reiz.\_

#### Artigo 5.º

Por cada carroagem só, pagar-se-ha duzentos reis.\_

#### Artigo 6.º

Por cada carroagem de quatro rodas com cavallos e passageiros pagar-se-ha quatrocentos reis.\_

Não levando passageiros - trezentos e sessenta reis.

#### Artigo 7.º

Por cada carroagem de duas rodas com passageiros e cavallos, pagar-se-há - trezentos reis.\_

Não levando passageiros- duzentos e quarenta reis.\_

#### Artigo 8.º

Por cada carro de boiz carregado e carreiro pagar-se-ha duzentos e quarenta reis.

Sendo o carro descarregado - cento e quarenta reis.\_

Esendo o carro só, sem bois nem carreiro - oitenta reis.\_

#### Artigo 9.º

Os lavradores dos concelho de Moncorvo e Foz-Côa, que passarem nas barcas do Pocinho, Barca Velha ou da Bouça e de Foz – Côa, Com os seus gados e obreiros para cultivarem terras adjacentes ao rio Douro e Côa, pagarão sómente metade dos direitos retro taxados.

#### Artigo 10.º

Desde o 1º d´Outubro até sete de Maio inclusivé pagar-se-hão os mesmos direitos já estabelecidos, recepto as passagens Comprehendidas nos artigos dois a nove e seus e seus números e parágraphos, que pagarão maiz de metade (latanea?) n´elles estabelecida.

#### Artigo 11.º

Nas grandes enchentes, quando as aguas cubram a fraga grande do Pocinho e o altar mais alto de Foz - Côa e parede de vinha de António Caetano d´Oliveira, no sitio da Barca Velha ou Bouça, pagar-se-ha em dobro do preço que fica estabelecido para o tempo que decorre desde o 1.º d´Outubro até 7 de Maio inclusivé.

A Camara deliberou acceitar esta tabella e mandou cópia da mesma á Camara de Villa Nova de Foz-Côa, para que esta deliberarsse tambem sobre a sua aprovação, visto ser comproprietária das referidas barcas. (...).”

### **Doc. N.º 14**

1889/05/29 – Torre de Moncorvo

Acta da sessão extraordinaria da Camara Municipal em 29 de maio de 1889 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1888 – 1890 – Fls. 34–35 v.*

“Acta da sessão extraordinaria da Camara Municipal em 29 de Maio de 1889



Aos vinte e nove diaz do mez de Maio de mil oitocentoz oitenta e nove, n'esta villa de Moncorvo e paçoz do Concelho Comparecem (...). Foi lida e approvada a acta da sessão antecedente menos na parte relativa á tabella dos direitos de passagem nas barcas do Pocinho e Bouça, no rio Douro, que a Camara julga sem effeito.

E aberta a sessão deliberou a Camara fazer uma nova tabella dos direitos de passagem nas mesmas barcaz estipuladas, visto haver alguns erros de redacção na que foi apresentada e transcripta na acta da sessão antecedente cuja tabela é do tteor seguinte:

Tarifa dos direitos de passagem nas barcas do Pocinho e Bouça no rio Douro:

#### Artigo 1.º

Desde o dia 8 de Maio até 30 de Setembro inclusivé qualquer pessoa pagará de direitoz por cada uma passagem no rio Douro – vinte reis.-

N.º 1 – Cada pessoa com uma cavalgadura de sellim ou sella – sessenta reis.-

N.º 2 – Em cada pessoa com uma cavalgadura d'albarda ou albardão – trinta reis.

N.º 3 – Cada pessoa com uma cavalgadura carregada - quarenta reis.

§ unico - Levando mais d'uma cavalgadura carregada pagará, por cada uma a maiz, trinta reis.\_

#### Artigo 2.º

Por cada sacca de lã, trigo, arroz, assucar, ou outro fardo ou volume de 30 a 120 kilos, pagar-se-há – dez reis.-

§ unico- Cada passageiro poderá levar gratuitamente um volume inferior a 30 kiloz.

#### Artigo 3.º

Por cada pipa cheia, pagar-se-há - cem reis. –

Esendo vasia – quarenta reis.

#### Artigo 4.º

Por cada cabeça de gado de gado bovino pagar-se-há sessenta reis.-

Esendo de gado lanígero ou outro qualquer gado miúdo - cinco reis.-

#### Artigo 5.º

Por cada carroagem só, pagar-se-há duzentos reis.-

#### Artigo 6.º

Por cada carroagem de quatro rodas com cavalloz e passageiroz pagar-se-há quatrocentos reis.-

Não levando passageiroz trezentos e sessenta reis.\_

#### Artigo 7.º

Por cada carroagem de duas rodas com passageiroz e cavalloz, pagar-se-há tresentos reis.

Não levando passageiros- duzentos e quarenta reis.-

#### Artigo 8.º

Por cada carro de bois Carregado e Carreiro pagar-se-há dusentos e quarenta reis.

Sendo o carro descarregado - cento e quarenta reis.

Sendo o carro só, sem bois nem carreiro - oitenta reis.\_

#### Artigo 9.º

Os lavradores dos Concelhoz de Moncorvo e Foz-Côa, que passassem nas barcas do Pocinho, Barca Velha ou da Bouça e de Foz – Côa. Com os seus gados e obreiros para cultivarem terras adjacentez ao rio Douro e Côa, pagarão sómente metade dos direitos retro taxados.

#### Artigo 10.º

Desde o 1º d´Outubro até 7 de Maio inclusivé pagar-se-há mais de metade das taxas estabelecidas.

#### Artigo 11.º

Nas grandes enchentes, quando as aguaz cobram a fraga grande do Pocinho e o altar mais allto do Foz-Côa e parede da vinha de António Caetano d´Oliveira, no sitio da Barca Velha ou Bouça, pagar-se-há em dobro do preço que fica estabelecido para o tempo que decorre desde o 1º d´Outubro até 7 de Maio inclusivé.\_

A Camara approvou esta tabella e deliberou mandar copia-la da mesma a Camara de Villa Nova de Foz-Côa, para que esta deliberar-se também sobre a sua approvação, visto ser comproprietária das referidas barcas. (...).”

**Doc. N.º 15**

1889/11/20 – Torre de Moncorvo

Acta da sessão extraordinária da Camara em 20 de Novembro de 1889 – Camara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1888 – 1890 – Fls. 56 v e 96 v.*

“Acta da sessão extraordinária da Camara em 20 de Novembro de 1889.

Aos vinte diaz do mez de Novembro de mil oitocentoz oitenta e nove, n’esta villa (...).  
(...).

Capitulo VIII- Barcas de passagem - Artigo 160.º Nos pontos onde o serviço de barcaz de passagem tendo sido arrematado em hasta publica, perante a Camara Municipal, é prohibido exercer o mister de barqueiro, alem do arrematente, sob pena de 1:000 reiz de multa e de ser pago a este o preço daz passagenz feitz; Artigo 161.º Aos barqueiroz é prohibido, sob multa de 2:000 reiz: 1.º Introdusir na barca maior numero de pessoaz de animaez de que o da respectiva lotação; 2.º Não accudir compromptidão ao chamamento de qualquer passageiro digo qualquer pessoa que pretenda passar, 3.º Recusar-se, sob qualquer pretexto, a passar na barca as pessoaz que o pretendam, ou não as passar de prompto acusando-as seu facto motivo; 4.º Atracar novamente ao caes para receber mais passageiroz quando barca se acha já a meio do rio; 5.º Exigir preço superior ao da tabella, ou, na falta d’este, ao do uso e costume. 6.º Faltar por qualquer modo ao respeito devido aos passageiroz. §1.º No caso de agglomeração de passageiros terão apreferência a serem passadoz aquelez que primeiro chegarem do caez. §2.º A Camara tem afaculdade de rescindir o contracto de arrematação desde que se falte ao cumprimento de alguma das suaz condiçõe, ou se mostre haver abuso pelos infracçõe d’este artigo. Nada mais (...).”

**Doc. N.º 16**

1892/12/18 – Torre de Moncorvo

Acta da sessão extraordinária da Camara Municipal em 18 de dezembro de 1892 –  
Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1890 – 1894 –*  
*Fls. 53.*

“Acta da sessão extraordinária da Camara Municipal em 18 de dezembro de 1892.

Aos dezoito dias do mez de dezembro de mil oitocentos noventa e dois (...).E aberta a  
sessão extraordinaria deliberaram por unanimidade que não estando consignado nas  
condições que fazem parte do contracto de arrendamento das barcas de passagem em  
todos os Rios do concelho, a preço de taxa por cada carga de carro essa taxa fosse  
fixada em cento e sessenta reis. Nada mais se deliberam.”

**Doc. N.º 17**

1892/12/25 – Torre de Moncorvo

Auto de Arrematação – Camara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da*  
*Câmara – 1890 – 1894 – Fls. 53.*

“Auto de Arrematação

Aos vinte cinco diaz do mes de Dezembro de mil oito centoz noventa e doiz, (...). Az  
condições da arrematação no porte applicavel, são as que se acham exuradas no código  
de posturaz municipaez, com excepção da condições exuradas na acta de dezoito de  
Dezembro corrente que aqui foi lida.  
(...).”

**Doc. N.º 18**

1894/12/8 – Torre de Moncorvo

Acta da Sessão de Camara em 8 de Dezembro de 1894 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1890 – 1894 – Fls. 100– 100 v.*

“Acta da Sessão de Camara em 8 de Dezembro de 1894

Aos oito dias do mez de dezembro de mil oitocentos noventa e quatro, n’esta villa de Moncorvo e paços do concelho, compareceram (...). (...)E aberta a Sessão ponderou o Senhor prezidente que havendo defeciencia na tabella dos preços de passagem nas barcas do Pocinho e Bouça, no Rio Douro, regullando que d’esse facto nasciam por vezes algumas duvidas, que muito convinha evitar, proponho que da mesma tabella, enomerada na acta da Sessão de Camara de 29 de Maio de 1889, ficassem fazendo parte as seguintes artigos.

1.º

Por cada carga de carro, de volumes interiores a 30 kilogramas, fica estabelecida a taxa de cem Reis, com o augmento de 50% nos mezes designados no artigo 10.º da tabella.

2.º

Uma carga de besta, de volumes miudos, inferiores ao pezo de 30 kilogramas, descarregado á Margem do rio, passando só a carga, não será taxada por cada um de esses volumes, mas pagará o preço estipulado no artigo 1.º, n.º 3, da tabella.

3.º

Por cada volume de peso superior a 120 Kilogramas, por cada 100 kilos a mais pagar-se-ha a mais.

4.º

O pessoal encarregado da carga e descarga de mercadorias fica sujeito ao pagamento d’uma só passagem em cada dia.

(...).”

**Doc. N.º 19**

1895/12/15 – Torre de Moncorvo

Livro de Arrendamentos – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro de Arrendamentos da Câmara – 1884 – 1899 – Fls. 119 – 119 v.*

“(…)

1.<sup>a</sup> Deve ficam tendo passagem gratuita três empregados da circunscrição hydraulica do Porto.

2.<sup>a</sup> Deve o arrematante fica obrigado a ter dois barcos permanentes no Rio Douro, sendo um para mercadorias e outro para passageiros, com o pessoal necessario para o serviço e tripulação das referidas barcas, sempre que os serviços assim o exija.

(…).”

**Doc. N.º 20**

1896/12/20 – Torre de Moncorvo

Livro de Arrendamentos – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro de Arrendamentos da Câmara – 1884 – 1899 – Fls. 125 – 125 v.*

“(…)

Obrigado a ter dois barcos de passagem no porto do Pocinho, sendo um para mercadorias e outro para passageiros, com o pessoal necessário para o seu serviço e tripulação dos mesmos, sempre que a necessidade do serviço assim o exija.

(…).”

Extraído de: AMTM – *Livro de Arrendamentos da Câmara – 1884 – 1899 – Fls. 125 – 125 v.*

**Doc. N.º 21**

1908/11/9 – Torre de Moncorvo

Autos de arrematação das barcas do Pocinho e Bouça para 1909 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro de Autos de arrematação – 1908 – 1909 – Fls. 10 v – 12.*

“Autos de arrematação das barcas do Pocinho e Bouça para 1909

Aos nove dias do mez de Novembro do anno de mil novecentos e oito (...).

(...) Julio Antonio Reino o exclusivo das passagens nas ditas barcas durante o preço indicado nas seguintes condições:

Primeiro: O arrendamento das referidas barcas é por todo o anno de mil novecentos e nove (e?) até trinta e um de dezembro do referido anno a ponte do Pocinho não for aberta ao trânsito publico e caso o seja antes, o arrematante a tras arrendamento termina na data da leitura, em que o arrematante tenha direito a qualquer indemnização pagando neste caso somente a (renda?) correspondente ao tempo que durar a arrematação segundo o disposto na condição permita.

Segunda: o arrendamento é pela quantia de um conto setecentos sessenta dois mil e quinhentos reis (1:762\$ 500 reis) a pagar em quatro prestações trimestraes, sendo a quarta e ultima prestação paga até vinte e cinco de dezembro do referido anno, sem (esse?) a nunca pede determinação na dita quantia, sob qualquer pretexto, caso (solitar?) ou (eneslitar?), porque jamais se lhe aceitavão.

Terceira: O arrematante cumprirá tudo o preço sobre barcas se acha regulamentado por esta Camara e pelas leis do reino, sendo os preços das passagens de pessoas e coisas as constantes da tabella approvada pela Camara, ficando isentos do pagamento de passagens os empregados do correio, serviços fluviaes e marimotos, polícia civil e praças de pret, parecem em serviço publico.

- Quarto: O serviço de barcas é obrigatório de dia e de noite e n'este caso o preço das passagens é pago pelo dobro da tabella.

Quinto: O preço de adjudicação é de um conto setecentos sessenta dois mil e quinhentos, (vaicado?) com o lanço offerecido para o pagamento do primeiro trimestre na importância de trescentos quarenta mil e dosentos reis ( 340\$200 reis ) devendo pagar no segundo trezentos setenta quatro mil dosentos e vinte reis ( 374\$220 reis ), no terceiro quinhentos vinte e quatro mil e quarenta reis ( 524\$040 reis) e as quarto igual quantia e se o arrendamento cessar antes de ter terminado qualquer trimestre foi-se há a liquidação de accordo com os preços praticados.



Pelo arrematante foi dito que aceitava a adjudicação nas condições cridicadas, obrigando-se a cumpri-las (...).  
(...)”

## **Doc. N.º 22**

1919/08/7 – Torre de Moncorvo

Acta da sessão da Comissão Administrativa em 7 d’agosto de 1919 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara – 1916 – 1920, (sem folha).*

“Acta da sessão da Comissão Administrativa em 7 d’agosto de 1919.

Aos sete dias do mez de Agosto de mil novecentos e dezanove, (...).  
(...).

### **Subsecção 3.<sup>a</sup>**

#### **Barcas de passagem**

##### **Art.º 109**

As barcas de passagem ficam sob a superintendencia da Câmara exclusivamente:

##### **§ 1.º**

Cuando sejam dadas de arrematação ficará a passagem exclusiva do arrematante, mas quem tiver barco seu póde transportar ou conduzir pessoas de sua família ou gados seus, de uma margem para a outra.

##### **§ 2.º**

O exclusivo a que se refere o §1.º e de passagem de pessoas, animais e qualquer objectos ou mercadorias, sem prejuizo, do determinado na 2.<sup>a</sup> parte d ´esse mesmo paragrafo.

##### **Art.º 110**

Do respectivo auto de arrematação deve constar o maximo da lotação de cada barco, a tabela de preços da passagem das pessoas, animaes e outras coisas e outros clausulas que a camara julgue conveniente estipular.

#### Art.º 111

As barcas de passagem estão sujeitas á matricula a que se refere o artigo 313 do regulamento dos serços hidraulicas de 19 de dezembro de 1892 e deverão ter:

1.º - bem aparente e visivel o traço que designa a sua hicha de flutuação com o maximo da carga e bem assim o numero da matricula e o letreiro. Camara Municipal de Moncorvo, de um e outro lado da pópa (citado art.º 313 § 1.º);

2.º - bem visivel no avante da (possível?) da pôpa, o numero de passageiros que póde comportar (citado? §5.º):

#### §1.º

Quando transportarem (compintamente?) pessoas- animais (calenlar-se-há para cada rés cadaltar?) de raça bovina o lugar de oito pessoas, de raça cavalar seis, (asinimo?) quatro e de vara tres, nunca podendo passar simulteamente mais de que o numero de vezes que a Câmara determine no auto de arrematação.

#### §2.º

Em cada um das barcas predictas haverá uma tabela autenticada pela Câmara e que terá de ser apresentada quando os passageiros reclamem, da qual constem os preços a que se refere o art.º 110, o numero máximo de pessoas que pode levar e o que se acha determinado no paragrafo antecedente.

#### Art.º 112.º

Se as barcas forem fornecidas pela Câmara a esta entidade compete o cumprimento no (primitindo?) no art.º 111 e seus (números?), mas se pertencerem ao arrematante do exclusivo de passagem será essa obrigação d'este ultimo e o letreiro a que se refere o n.º

1.º d'aquele artigo será simplesmente = concelho de Moncorvo - podendo ter tambem o de “barco de passagem”- por ultimo ou esse breve.

#### Art.º 113

As contravenções ou transgressões do determinado na 2.ª parte do art.º 112.º e bem assim as que resultarem de depósito de varal, mortos ou outros objectos no lugar da passagem das barcas predictas, por forma a embarcarem ou impedirem o transito publico são (permitas?) nos termos do capítulo 4.º titulo 2.º do referido regulamento de 19 de dezembro de 1892.

Art.º 114.º

Quem estabelecer barcos de passagem tendo a Câmara dado de arrematação o exclusivo incorre na multa de 4\$00 a 5\$00.

Receptua-se d'esta comunicação o (praticado?) na segunda parte do § 1.º do art.º 109.

Art.º 115.º

Incorre na multa de 3\$00 a 4\$00 o barqueiro:

- 1.º - se se morar a passar qualquer pessoa logo que esta pague antecipadamente o preço da passagem; ou se prontifiquem a pagá-la.
- 2.º - se estando na margem oposta se recusar, sem causa legitima, aceitar a barca para o outro lado para dar passagem a quem a tenha reclamado;
- 3.º - se se recusar a mostrar a tabela a que se refere o §2.º no art.º 111.º;
- 4.º - exigir preço superior ao da tabela;
- 5.º - atracar de novo á margem da partida depois de ter passado o meio da corrente para receber outros passageiros.

§ 1.º

Cessa a disposição do n.º 1.º n'este art.º se (praticar?) a lotação completa ou for de noite.

§2.º

Da noite não é obrigado o barqueiro a deitar a barca salvo se a isso se tiver comprometido no respectivo auto de arrematação por motivos de passagem de comboio ou qualquer outro.

(...).”

**Doc. N.º 23**

1922/12/8 – Torre de Moncorvo

“Acta da sessão ordinária da Comissão Executiva de 8 de Dezembro de 1922 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Comissão Executiva da Câmara Municipal – 1920 – 1924 – Fls. 113 – 113 v.*

“Acta da sessão ordinaria da Comissão Executiva de 8 de dezembro de 1922.

Aos oito dias do mez de dezembro de mil novecentos vinte-dois, (...).

Depois de lida, aprovada e assignada a acta da sessão anterior, foi deliberado alterar a tarifa dos direito de passagem nas barcas de Bouça ou Barca Velha e Cadima ou Telhada no Rio Douro e Foz do Sabor, d’ este concelho pela forma seguinte: Art.º 1.º Desde o dia 8 de Maio ate 30 de Setembro inclusivé, qualquer pessoa pagará de direitos por cada uma passagem \$20 – N.º 1.º Cada pessoa com uma cavalgadura de selim ou sela \$ 50 - N.º 2.º- Cada pessoa com uma cavalgadura d’albarda ou albardão \$ 30 - N.º 3.º Cada pessoa com uma cavalgadura carregada \$ 40- § unico – Levando mais d’uma cavalgadura carregada, pagará por cada uma a mais \$30 - Art.º 2º – Por cada saca de lã, trigo, arros, assucar ou outro fardo ou volume, de 30 a 120 quilos, pagará-se-há \$ 10 - § unico - Cada passageiro poderá levar gratuitamente um volume inferior a 30 quilos: Art.º 3.º Por cada pipa cheia pagar-se-há 1\$00, e sendo vasia \$40 - Art.º 4.º Por cada cabeça de gado bovino pagar-se-há \$ 60 e sendo de gado lanígero ou outro qualquer gado miúdo \$05 – Art.º 5.º- Por cada carroagem só, pagar-se-há 2\$00 - Art.º 6.º- Por cada carroagem de quatro rodas com cavalos e passageiros pagar-se-há 4\$00, Não levando passageiros 3\$60- Art.º 7.º- Por cada carroagem de duas rodas com passageiros e cavalos pagar-se-há 3\$00. Não levando passageiros 2\$40. Art.º 8.º - Por cada carro de bois carregado e carreiro pagar-se-há 2\$40. Sendo o carro descarregado 1\$40. Sendo o carro só um bois, num carreiro \$80. Art.º 9.º- Os lavradores dos concelhos de Moncorvo e Foz-Côa que passarem nas barcas Barca Velha ou Bouça, de Foz Côa, com seus gados e obreiros para cultivarem terras adjacentes ao rio Douro e Côa pagarão somente metade dos direitos taxados. Art.º 10.º Desde o dia um d’ outubro até 7 de Maio inclusivé

pagar-se-há mais de metade das taxas estabelecidas. Art.º 11.º- Nas grandes enchentes, quando as águas cubram a fraga grande do Pocinho e o altar mais alto de Foz Côa e parede da vinha de António Caetano d'Oliveira, no sitio da Barca Velha ou Bouça, pagar-se-há em dobro do preço que fica estabelecido para o tempo que decorre desde o primeiro de Outubro ate 7 de Maio, inclusivé.

(...).”

#### **Doc. N.º 24**

1926/12/2 – Torre de Moncorvo

Acta da sessão ordinária da Comissão Administrativa de 2 de Dezembro de 1926 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Comissão executiva e administrativa da Câmara Municipal – 1924 – 1927 – Fls. 165 – 166.*

“Acta da Sessão Ordinária da Comissão Administrativa de 2 de Dezembro de 1926

Aos dois dias do mez de dezembro de mil novecentos vinte e seis, n’esta vila de Moncorvo, sala das sessões da Câmara Municipal ali achando-se presente o (...).

(...).

Deliberaram aprovar as tarifas dos direitos de passagem nas barcas do rio Douro e Foz do Sabor, da seguinte forma: “Tarifa dos direitos de passagem nas barcas de Cadima ou Telhada, Bouça ou Barca Velha e Saião no rio Douro:

Artº. 1.º Desde o dia um de Abril ate 31 de outubro inclusivé qualquer pessoa por cada uma passagem \$ 50 = a)

- a) Cada pessoa com uma cavalgadura de selim ou sela 1 e 50.
- b) Cada pessoa com uma cavalgadura de albarda ou albardão \$ 75.
- c) Cada pessoa com uma cavalgadura carregada 1\$00.

§único - Levando mais de uma cavalgadura carregada por cada uma mais \$ 75.

Art.º 2.º Por cada saca de lã, trigo, arroz, açúcar, ou outro fardo ou volume de 30 ou 120 quilogramas \$25.

a) Por cada 100 quilogramas ou mais um fardo ou volumes de peso superior a 120 quilogramas \$ 25.

§unico- Cada passageiro poderá levar gratuitamente um volume inferior a 30 quilogramas.

Art.º 3.º -Por cada pipa cheia 2,50

Art.º 4.º Por cada pipa vazia 1\$00

Art.º 5.º Por cada cabeça de gado bovino 1,50.

Art.º 6.º Por cada cabeça de gado lanígero ou outro qualquer gado miúdo \$ 15

Art.º 7.º Por cada carroagem só 5.00.

Art.º 8.º Por cada carroagem de 4 rodas com cavalos e passageiros 10\$00.

Art.º 9.º Por cada carruagem de 4 rodas com cavalos e sem passageiros 9\$00.

Art.º 10.º Por cada carroagem de duas rodas com cavalos e passageiros 7\$50.

Art.º 11.º -Por cada carroagem de duas rodas com cavalos e sem passageiros 6,50.

Art.º 12.º Por cada carro de bois carregado e carreiro 6,00.

Art.º 13.º Por cada carro de bois descarregado e carreiro 3,50.

Art.º 14.º -Por cada carro de bois e sem bois num carreiro 2,00.

Art.º 15.º -Por cada carga de carro de volumes inferiores a 30 quilogramas 2\$50.

Art.º 16.º Por cada carga de besta, de volumes miúdos inferiores ao peso de 30 quilogramas, descarregado á margem do rio passando só a carga 1.00.

Art.º 17.º O pessoal encarregado da carga e descarga de mercadorias fica sujeito ao pagamento de uma só passagem em cada dia.

Art.º 18.º - Os lavradores dos concelhos de Moncorvo e Foz Côa que passarem nas barcas indicadas, com seus gados e obreiros, para cultivarem terras adjacentes ao rio Douro pagarão somente metade dos direitos taxados.

Art.º 19.º - Desde o dia um de Novembro até 31 de Março inclusivé pagar-se-há mais metade das taxas estabelecidas.

Art.º 20º. – Nas grandes enchentes, quando as águas encham a parede da vinha do herdeiro de António Caetano de Oliveira no sítio da Barca Velha ou Bouça, pagar-se-há em dobro o preço que ficou estabelecido para o tempo que decorre, desde um de Novembro até 31 de Março inclusivé.

Art.º 21º. Na tarifa da barca da Cadima ou Telhada sempre que o rio Douro não passe acima da fraga do Pastor é a fixada n'esta tabela. Desde que o rio Douro suba além d'este ponto ao sítio do Figueira que está sobre uma fraga no prédio do Doutor Manuel da Costa Pissarro, será augmentada de 50% e quando o rio Douro passar acima do dito Figueira será do dobro.

Artº. 22º-Da noite pagar-se-há o dobro das tarifas acima indicadas.”

### **Doc. N.º 25**

1926/12/2 – Torre de Moncorvo

Acta da Sessão Ordinária da Comissão Administrativa de 2 de Dezembro de 1926 – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Comissão executiva e administrativa da Câmara Municipal – 1924 – 1927 – Fls. 166 – 167.*

“Tarifa dos direitos de passagem na barca da Foz do Sabor.

Art.º 1.º Desde o dia um de abril ate 31 de outubro inclusivé qualquer pessoa, por cada uma passagem \$ 50

a) Cada pessoa, com uma cavalgadura de selim ou sela 1\$20.

b) - Cada pessoa, com uma cavalgadura de albarda ou albardão \$ 60.

c) Cada pessoa com cavalgadura carregada \$80.

§ unico - Levando mais de uma cavalgadura carregada por cada uma mais \$ 60.

Artº. 2.º - Por cada saca de lã, trigo, arroz, açúcar, ou outro fardo ou volume de 30 ou 120 quilogramas \$20.

a) Por cada 100 quilogramas a mais em fardos ou volumes de peso superior a 120 quilogramas \$ 20.

§unico - Cada passageiro poderá levar gratuitamente um volume inferior a 30 quilogramas

Art.º 3.º Por cada pipa cheia 2,00.

Art.º 4.º - Por cada pipa vasia \$ 80

Art.º 5.º- Por cada cabeça de gado bovino 1\$20.

Art.º 6º. Por cada cabeça de gado lanígero ou outro qualquer gado miúdo \$ 10



Art.º 7º - Por cada carroagem só 4\$00.

Art.º 8º. Por cada carroagem de 4 rodas com cavalos e passageiros 8\$00.

Art.º 9.º- Por cada carroagem de 4 rodas, com cavalos e sem passageiros 7\$20.

Art.º 10.º Por cada carroagem de 2 rodas com cavalos e passageiros 6\$00.

Art.º 11.º-Por cada carroagem de 2 rodas com cavalos e sem passageiros 5\$20.

Art.º 12º. Por cada carro de bois carregados e carreiro 4\$80.

Art.º 13.º- Por cada carro de bois, descarregado e carreiro 2\$80.

Art.º 14º-Por cada carro de bois só (sem bois num carreiro) 1\$60.

Art.º 15º-Por cada carga de carro de volumes inferiores a 30 quilogramas 2,00.

Art.º 16.º-Por cada carga de besta, de volumes miúdos inferiores ao peso de 30 quilogramas descarregado á margem do rio passando só a carga \$80.

Art.º 17.º O pessoal encarregado da carga e descarga de mercadorias fica sujeito ao pagamento de uma só passagem em cada dia.

Art.º 18º- Os lavradores dos concelho de Moncorvo que passam na barca de Foz-do-Sabor com seus gados e obreiros, para cultivarem terras as adjacentes ao rio Sabor pagarão somente metade dos direitos taxados.

Art.º 19º- Desde o dia 1 de Novembro até 31 de Março inclusivé pagar-se-há mais de metade das taxas estabelecidas.

Art.º 20º – Nas grandes enchentes, quando as águas encham as courelas, pagar-se-há um dobro o que fica estabelecido para o tempo que decorre desde um de Novembro até 31 de março inclusivé:

Artº. 21.º-Da noite pagar-se-há o dobro das tarifas acima indicadas.

(...).”

.

## **Doc. N.º 26**

1948/11/24 – Torre de Moncorvo

Acta da reunião ordinária da Câmara Municipal realizada em 24 de Novembro de 1948

– Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1946 – 1948*

– *Fls. 190– 191 v.*

“Acta da reunião ordinária da Câmara Municipal realizada em 24 de Novembro de 1948.

Aos vinte e quatro dias do mês de Novembro do ano de mil novecentos quarenta e oito,  
(...).

(...).

- Arrematação de barcas de passagem:-

A Camara deliberou fixar o dia nove de Dezembro próximo, para a arrematação do exclusivo de serviço público das barcas de passagem, a seguir indicadas: Barca da Cadima ou Telhada, no Rio Douro, na freguesia da Lousa; - Barca do Saião, no rio Douro, limite da referida freguesia;

- Barca da Bouça ou Barca Velha, no rio Douro, limite da freguesia referida; - Barca das Pariças, no Rio Douro, limite da freguesia de Urros; - Barca de passagem da Foz do Sabor, sôbre o Rio Sabor, limite da freguesia de Cabeça Boa. - Mais ficou deliberado aprovar o seguinte: “Regulamento do exclusivo das barcas nos Rios Douro e Sabor: - Artigo primeiro) - A Câmara Municipal reserva-se o direito de estabelecer barcas de passagem nos rios Douro e Sabor, para transporte de pessoas, gados, veículos, produtos, géneros e mercadorias de uma para a outra margem.

- Artigo segundo) - A exploração de tais barcas poderá ser feita directamente pela Câmara Municipal, por contracto com pessoa idónea ou o seu rendimento dado por arrematação, como melhor convier. – Artigo Terceiro) - O barqueiro, por contracto ou arrematação, é responsável por todas as transgressões cometidas, (nereprindo-lhe?) estar sempre pronto a servir quem desejé utilizar-se dos seus serviços, quer de dia, quer de noite, não lhe sendo permitido sair da área que lhe for designada.

- Artigo quarto) - As barcas deverão ter a resistência necessária ao fim a que se destinam e serão devidamente lotadas, não podendo o barqueiro seja a que pretexto fôr, transportar número superior à lotação do barco que constará de letreiro afixado no barco e em lugar bem visível. – Parágrafo único) – É absolutamente proibido fazer o transporte em conjunto, de passageiros e animais, salva guardo haja expresso acôrdo entre todos os passageiros.

- Artigo quinto) – Os barqueiros, por contracto ou arrematação, é obrigado a fazer a passagem gratuita dos empregados da Hidráulica, das obras Públicas e Comunicações, dos condutores de malas do correio, dos agentes da fôrça armada e funcionários administrativos. – Artigo sexto) - Cada passageiro tem direito a passar gratuitamente um volume ou volumes, cujo peso não exceda trinta quilos, pagando o que estiver estabelecido, em todo o excedente. – Artigo sétimo) – Aos barqueiros é expressamente proibido: - Primeiro) - Demorar por mais de cinco minutos a passagem de qualquer passageiro; - Segundo) - Receber dos passageiros maior preço do que o taxado pela de Câmara; - Terceiro) – Mandar fazer passagens por mulheres ou por pessoas menores de dezoito anos, ou maiores de sessenta anos, e, especialmente, por pessoas inexperientes em navegação; - Quarto) – Finalmente, altercar com os passageiros, tratá-los com menos (sercanidade?) ou dirigir-lhes frases inconvenientes.– Parágrafo único) – Os barqueiros são obrigados sempre que tal lhes sejá exigido, a mostrar a tabela de preços estabelecida pela Câmara Municipal.- Artigo oitavo) – A Câmara Municipal, no acto do contracto ou cedência por arrematação, das barcas de passagem, estabelecerá as taxas que ficam autorizadas a cobrar-se, sem que outras possam ser exigidas, a não ser o dobro da taxa, quando a passagem se fizer de noite ou em ocasião em que o rio atinja corrente fora do vulgar.- Parágrafo primeiro) – Metade deste rendimento será pertença da Câmara Municipal, (ou crina?) na corrente do rio. – Artigo nono) - o barqueiro fica obrigado ao rigoroso cumprimento e observância de tudo quanto se acha previsto nos artigos anteriores. – Parágrafo único) – Transgredindo qualquer das suas disposições, recorrerá na multa de cincoenta escudos.- Artigo décimo) – Independentemente do exclusivo previsto nos artigos anteriores, podem os pescadores e proprietários dos prédios confinantes com os rios, utilizar-se dos barcos para uso pessoal e de suas famílias, assim como para transporte de gados, géneros, produtos e mercadorias que lhes pertençam ou que se destinem a consumo próprio, sendo-lhes também permitido o transporte de pessoal que se destine a amanho das suas propriedades, mediante o registo anual dos mesmos barcos na Câmara Municipal. – Artigo onze) – As condições previstas no artigo anterior, não permitem a execução de serviços renumerados, nem o transporte de pessoas estranhas, de gados, géneros, produtos ou mercadorias

pertencentes a outrem e não poderão ser emprestados os barcos a pessoas estranhas para a prestação de qualquer serviço. – Parágrafo único) – O registo é de dois escudos e cinquenta centavos. – Artigo doze) – A falta de registo ou qualquer transgressão ao que fica exposto nos dois artigos anteriores, será punida com a multa de cem escudos. – A tabela respectiva, é a que foi aprovada pela da Câmara, na reunião de dois de Dezembro de mil novecentos e vinte e seis.  
(...).”

### **Doc. N.º 27**

1968/02/19 – Torre de Moncorvo

Acta da Reunião Ordinária da Câmara Municipal Realizada em Dezanove de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e oito – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1965 – 1968 – Fls. 157 v – 159 v.*

“ACTA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL REALIZADA EM DEZANOVE DE FEVEREIRO DE MIL NOVECENTOS E SESSENTA E OITO.

No dia dezanove de Fevereiro de mil novecentos e sessenta e oito, (...).  
(...).

TABELA DOS DIREITOS DE PASSAGEM NA BARCA DE FOZ DO SABOR: - Foi aprovada a seguinte tabela: Artigo primeiro - Desde o dia um de Abril ate trinta e um de Outubro, inclusivé, qualquer pessoa por cada passagem – um escudo; a) - Cada pessoa, com cavalgadura- dois escudos; b) - Cada pessoa com uma cavalgadura carregada - dois escudos e cinquenta centavos; parágrafo único - levando mais de uma cavalgadura carregada, por cada uma a mais – um escudo e cinquenta centavos; artigo segundo – Por cada saca de lã, trigo, arroz, açúcar ou outro fardo ou volume de trinta quilogramas – cinquenta centavos; a) - Por cada cem quilogramas a mais em fardos ou volumes de peso superior a cem quilogramas – um escudo; paragrafo único - cada passageiro poderá levar gratuitamente um volume inferior a trinta quilogramas; artigo terceiro - por cada pipa cheia – quatro escudos; artigo quarto- por cada pipa vazia – dois escudos; artigo

quinto - por cada cabeça de gado bovino – dois escudos e cinquenta centavos; artigo sexto - por cada cabeça de gado lanífero ou qualquer gado miúdo – trinta centavos; artigo sétimo - por cada carro de bois, carregado e carreiro – dez escudos; artigo oitavo - Por cada carro de bois descarregado e carreiro – cinco escudos; artigo nono – por, cada carro de bois só (sem bois nem carreiro) – três escudos; artigo décimo – por cada carga de besta, de volumes miúdos, inferiores ao peso de trinta quilogramas, descarregado à margem do rio, passando só á carga – dois escudos; artigo décimo primeiro - o pessoal encarregado da carga e descarga de mercadorias fica sujeito ao pagamento de uma só passagem em cada dia; artigo décimo segundo- desde o dia um de Novembro até dia trinta e um de Março, inclusivé, pagar-se-à mais metade das taxas estabelecidas; artigo décimo terceiro – Nas grandes enchentes, quando as águas cubram as courelas, pagar-se-à em dobro o preço que fica estabelecido para o tempo que decorre desde um de Novembro até trinta e um de Março inclusivé; artigo décimo quarto - de noite pagar-se-à o dobro das tarifas acima indicadas.  
(...).”

#### **Doc. N.º 28**

1970/01/5 – Torre de Moncorvo

Acta da Reunião Ordinária da Camara Municipal Realizada em Dezassete de Novembro de Mil Novecentos Setenta – Câmara Municipal de Torre de Moncorvo – *Livro das Atas da Câmara – 1968 – 1971 – Fls. 148 v – 149.*

“ACTA DA REUNIÃO ORDINÁRIA DA CÂMARA MUNICIPAL REALIZADA EM DEZASSETTE DE NOVEMBRO DE MIL NOVECENTOS E SETENTA.

No dia dezassete de Novembro de mil novecentos e setenta, (...).

(...).

BARCAS DE PASSAGEM: - Déliberado anunciar para o dia cinco de Janeiro próximo a arrematação do exclusivo de exploração das barcas de passagem de Foz do Sabor, da Cadima e de Saião, fazendo-se em tabela aprovada na reunião ordinária de Dezanove de

Fevereiro de mil novecentos e sessenta e oito as seguintes rectificações: - Artigo primeiro – por pessoa, cada passagem – um escudo e cinquenta centavos; alínea a) - por pessoa, com cavalgadura – três escudos. – Deliberado aceita estabelecer quanto estabelecer quanto á barca de Foz do Sabor, a base de licitação de mil escudos. \_\_\_\_\_  
(...).”